This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

PURCHASED WITH A GRANT FROM
THE ANDREW W. MELLON FOUNDATION

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

MANUEL

DE

DROIT COMMERCIAL

FRANÇAIS ET ÉTRANGER

DROIT MARITIME

CORBEIL — Typ. et stér. de CRÉTÉ FILS.

MANUEL

DE

DROIT COMMERCIAL

FRANÇAIS ET ÉTRANGER

DROIT MARITIME

CONTENANT LA LÉGISLATION DES PAYS SUIVANTS :

France. — Belgique. — Italie. — Roumanie. — Espagne. — Portugal. — Pays-Bas.
Allemagne. — Alsace-Lorraine. — Autriche. — Hongrie.
Cantons Suisses. — Danemark. — Suède. — Norwége. — Russie. — Pologne.
Angleterre. — Grèce et Iles Ioniennes. — Ile de Malte. — Haïti. — États-Unis. — Brésil.
Pérou. — Chili. — Confédération Argentine.
Amérique centrale. — Mexique. — Pays Musulmans. — Chine, etc., etc.

A L'USAGE

DES JURISCONSULTES ET DES COMMERÇANTS

PAR

E. G. HOECHSTER

AVOCAT, DOCTEUR EN DROIT, ANCIEN PROFESSEUR DE DROIT A L'UNIVERSITÉ DE BERNE
AUTEUR DE PLUSIEURS OUVRAGES DE DROIT

ET

AUGUSTE SACRÉ, AVOCAT

TOME PREMIER

PARIS

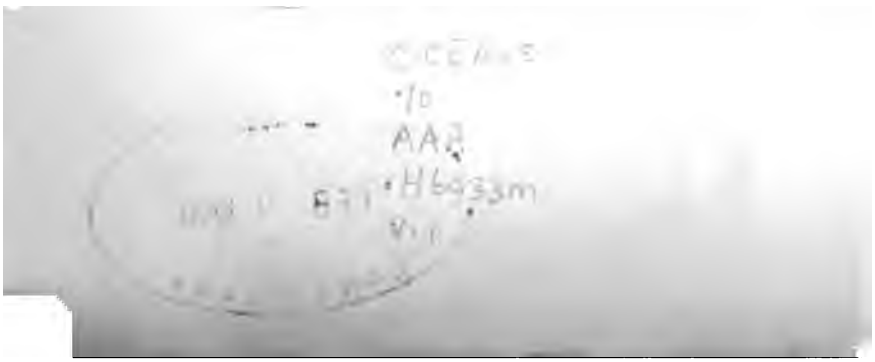
A. MARESCQ AINÉ, LIBRAIRE-ÉDITEUR

17, RUE SOUFFLOT, 17

1876

FEB 7 1990

LAW LIBRARY


AAA
B71.H6933m

A

L'ADMINISTRATION

DU

BUREAU-VERITAS

En 1855, paraissait la première édition du *Manuel de Droit commercial français et étranger*.

L'ouvrage ne comprenait alors qu'une faible partie de ce vaste sujet : le *Droit commercial terrestre ;* la seconde édition a complété cette partie par les *Faillites*.

Après vingt années d'étude et de laborieuses recherches, nous publions aujourd'hui le *Droit maritime International*.

Nous avons été conseillés et encouragés dans nos premiers travaux par un jurisconsulte éminent, ORTOLAN, dont la mémoire périra d'autant moins qu'on doit à son génie novateur la direction donnée à l'enseignement du Droit par l'introduction de la science historique, appliquée à la recherche des sources de la législation.

Plus tard, lorsque nous avons abordé le champ jusqu'alors presque inexploré de la comparaison des lois maritimes

des divers peuples, nous nous sommes adressés à la société du *Bureau-Veritas*, pour obtenir, par son intermédiaire, les renseignements sans lesquels notre ouvrage eût été imparfait. Vous nous avez apporté le plus précieux et le plus généreux concours : les nombreux agents que vous entretenez sur toutes les places maritimes du globe nous adressaient, des points les plus éloignés, les renseignements qui nous manquaient soit sur les textes douteux, soit sur les usages maritimes.

Le *Bureau-Veritas* est déjà puissant par son influence morale, par cette sévère probité qui a fait accepter, dans tous les pays, ses expertises sur l'état et la classification des navires et ses arbitrages comme faisant autorité dans les sentences judiciaires ; il est devenu ainsi le protecteur indirect des assureurs et des assurés ; et cette tutelle bienfaisante est si bien admise par tous les peuples maritimes que le *Bureau-Veritas* est plus qu'une institution nationale, et qu'il a l'autorité, universellement reconnue, d'un établissement d'utilité cosmopolite.

Les auteurs du *Manuel de Droit commercial français et étranger* témoignent aujourd'hui leur reconnaissance à l'administration du *Bureau-Veritas,* en lui offrant l'hommage de ce livre et en le plaçant sous son généreux patronage.

La connaissance des lois maritimes des différents peuples doit d'autant plus être vulgarisée qu'il n'y a point d'armateurs, de propriétaires de navires, de capitaines au long cours, d'affréteurs, qui ne soient soumis, dans une foule de cas, à l'application de la loi étrangère, pour certaines ques-

tions relatives au règlement d'avaries communes ou particulières, aux ventes de marchandises, aux emprunts, aux affrétements et aux assurances faites en cours de voyage, et dont les droits et obligations ne soient ainsi déterminés par des législations qu'ils ignorent le plus souvent. Ajoutons à cela les fins de non-recevoir et les déchéances, les délais et les formes particulières de l'exercice des droits, qui varient suivant les diverses législations, et dont l'inobservation peut entraîner la perte des droits les mieux établis.

Ainsi, il n'est pas un armateur ni un capitaine, pas un commissionnaire expéditeur ni un affréteur, qui ne soit tenu de connaître les lois et usages des pays où aborde le navire. Que de ruines, ajoutées aux sinistres déjà si fréquents, sont souvent dues à l'ignorance générale, de la part des intéressés, de la responsabilité qui leur incombe, laquelle responsabilité varie suivant les pays, dans bien des cas où elle n'est pas déterminée par la loi du pavillon ! Que d'intérêts désertés par les parties, parce qu'elles ne sont pas plus éclairées sur les moyens de recours que sur l'étendue de leurs droits !

Plusieurs législations ont diminué cette cause de pertes, en prescrivant aux capitaines d'avoir toujours à bord un exemplaire du Code de commerce du pays auquel ils appartiennent.

Un traité de droit maritime international, devant servir de guide à ceux qui exposent leur fortune aux périls de la mer, a manqué jusqu'à ce jour ; nous comblons cette la-

cune; et nous avons l'assurance d'avoir fourni des renseignements assez clairs, assez méthodiques et assez complets pour que notre livre, facile à consulter par la classification des matières, prenne place dans les bibliothèques de bord.

Nous aurons rempli notre but, si les connaissances nouvelles que le *Manuel de Droit commercial français et étranger* est appelé à répandre dans le monde des navigateurs, ajoutent quelques gages de sécurité : si, d'une part, en contribuant à faciliter le juste règlement des pertes et dommages, nous pouvons espérer de les voir diminuer; et si, d'autre part, la diminution des risques de perte permet à la spéculation maritime de se développer et de s'enhardir.

Aucun encouragement à la navigation marchande ne doit être dédaigné, puisqu'il est constaté par la science économique moderne que la principale richesse des nations est sur les navires.

Les plus petits Etats ne s'agitent-ils pas pour avoir des ports et des comptoirs, c'est-à-dire pour s'affranchir du tribut qu'ils paient aux peuples essentiellement maritimes qui font les expéditions, et retirer tout le profit de leurs productions en créant eux-mêmes une marine ?

Les jurisconsultes trouveront dans la comparaison des lois maritimes des divers peuples un sujet de méditations utiles. Sur ce terrain se ranime encore la vieille lutte du droit coutumier contre le droit écrit, de l'usage contre la loi. Si l'on ne proclame pas ouvertement, en Droit maritime, que l'usage prévaut contre la loi, on constate néanmoins

qu'il y fait brèche, qu'il s'impose. Le travail lent, mais constant des peuples vers l'unification s'affirme surtout par le Droit maritime; et s'il est vrai de dire que les lois d'un peuple ne sont que la consécration de ses usages et de ses besoins, c'est surtout dans cette partie de la législation. Il appartient à la philosophie du droit de déterminer la part due à la sagesse du monde maritime, au consentement universel des peuples, dans les développements nouveaux que reçoit chaque jour le Droit maritime; à elle aussi d'étudier la mesure dans laquelle les principes si larges, si généreux et si humanitaires du Droit maritime pourraient être étendus au Droit civil.

Nous devons rendre justice à la phalange peu nombreuse, mais brillante, des jurisconsultes de nos jours, qui contribuent à éclairer et à faire progresser la science du Droit maritime. A. MM. *Dufour* de Paris, *Cauvet* de Marseille, etc., revient la gloire de continuer l'œuvre des Émérigon, des Valin, en élucidant les questions nouvelles qui surgissent chaque jour, et en apportant une certaine méthode dans la critique et l'application des principes.

Il est un nom surtout que nous ne prononçons qu'avec une profonde vénération, c'est celui de M. *Aldrick Caumont*, auteur du *Dictionnaire Universel de Droit maritime*. Savant infatigable, il a fouillé les parties les plus obscures du Droit maritime et accumulé des matériaux d'une telle richesse que tout semble prévu, analysé et jugé, en ce qui concerne la législation et la juriprudence françaises.

Bien plus, il est un de ceux qui ont le plus contribué, en posant les jalons de la réforme de la loi maritime, aux progrès de la jurisprudence et du droit écrit.

Nous avons promis, dans notre dernière édition, de maintenir constamment notre ouvrage au courant de la législation la plus moderne et de le compléter. Nous remplirons cette promesse en publiant, dans une édition postérieuse, la *Législation douanière internationale*, *les Brevets d'invention et les Marques de fabrique*, d'après les diverses législations et les traités internationaux.

Aussi espérons-nous que l'administration du *Bureau-Veritas* nous continuera son bienveillant et précieux concours, pour mener à bonne fin cette partie déjà avancée de nos travaux.

Nous voulons dès aujourd'hui témoigner toute notre reconnaissance à l'administration du *Bureau-Veritas*, en plaçant ce livre sous son bienveillant patronage, et en la priant d'en accepter la dédicace.

E. G. HOECHSTER. A. SACRÉ.

Paris, 20 octobre 1875.

Nous ferons remarquer à nos lecteurs, pour la facilité de l'intelligence de tout texte étranger, que ce texte doit toujours être comparé avec la partie correspondante de la législation française. En effet, nous devions éviter, sur chaque législation, de répéter les mêmes théories, et nous devions nous attacher surtout à mettre en relief soit les différences entre la loi française et chaque loi étrangère, soit la concordance de certaines législations étrangères entre elles.

PREMIÈRE PARTIE

DES NAVIRES, DE LEURS PROPRIÉTAIRES ET DES PERSONNES EMPLOYÉES A LA NAVIGATION.

Nous placerons en tête de cette partie les règles suivant lesquelles s'établit la nationalité des navires, celles relatives à la francisation, et enfin les dispositions concernant la composition de l'équipage. Dans un second chapitre, nous traiterons des propriétaires de navires, de la participation maritime, de la responsabilité des copropriétaires, du mandat et de la responsabilité de l'armateur. Les troisième et quatrième chapitres auront pour objet le capitaine et les gens de l'équipage.

CHAPITRE PREMIER

DE LA NATIONALITÉ DES NAVIRES ET DES CONDITIONS DE LA NAVIGATION.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Il est de principe que la pleine mer est libre et son usage commun à tous les peuples; mais, d'un côté, les bâtiments qui naviguent sont dans la nécessité de se placer sous la protection particulière de la nation dont

ils relèvent tant par leur origine que par les intérêts qui y sont attachés ; et, d'un autre côté, la sûreté des mers exige qu'aucun navire, ne se rattachant à aucune nationalité, puisse se maintenir en dehors du droit des gens. Ces considérations ont imposé aux différents législateurs le devoir d'établir les caractères constitutifs de la nationalité d'un navire.

La nationalité du navire se détermine notamment par le lieu de construction ou d'origine du navire, par la nationalité des propriétaires à qui il appartient, et par celle du capitaine et des gens de l'équipage.

Ainsi, certains États exigent, pour considérer un navire comme national, qu'il ait été construit dans le pays ; d'autres États admettent même les navires de construction étrangère. Quelques législations veulent que tous les propriétaires du navire soient des nationaux ; il en est d'autres qui admettent les étrangers dans une proportion plus ou moins forte. Certains États veulent que le capitaine et les gens de l'équipage soient tous nationaux ; ailleurs ils peuvent être étrangers en partie.

Ces différences sont surtout dictées soit par le besoin qu'éprouve un État d'augmenter ses ressources maritimes, même par l'immixtion étrangère, soit par l'avantage qu'il trouve à favoriser exclusivement la marine nationale pour le transport des marchandises.

On appelle, dans notre législation, *acte de francisation*, le titre administratif, délivré par la douane, constatant la nationalité française d'un navire. Cet acte a pour but d'assurer, en permettant d'arborer le drapeau français, la protection des autorités françaises et la jouissance des droits attachés à la navigation française ; de faciliter l'exécution des lois qui refusent aux étrangers la propriété de

navires français ; de fournir des indications pour les pièces que tout capitaine doit avoir à son bord ; enfin de réunir les éléments nécessaires pour le recensement et le classement des navires, de telle sorte qu'on puisse rechercher plus aisément et condamner les navires de mauvaise construction.

L'acte de francisation donne une personnalité au navire et lui affecte un nom qui ne peut être changé arbitrairement. Aussi chaque navire est-il toujours dans l'obligation de prouver sa nationalité et son individualité. Au large comme dans le port, il est tenu de dire qui il est, à qui il appartient, d'où il vient, où il va. Ces règles de police générale de la mer sont justifiées par la protection accordée par l'État à tous ceux qui naviguent, et par le souci de leur existence ; l'État suit les marins dans les pays les plus éloignés et les ramène dans leur patrie.

Ne sont pas soumis aux formalités de la francisation : les navires de l'État, les bateaux qui ne dépassent pas le dernier bureau des douanes, les canots servant à l'usage particulier des riverains, et les chaloupes attachées aux navires francisés, lorsque l'acte de francisation les mentionne.

§ 1. — De la construction du navire en France, considérée comme condition de sa francisation.

L'art. 2 de l'acte de navigation du 21 septembre 1793 dispose « qu'aucun bâtiment ne sera réputé français, n'aura droit aux priviléges des bâtiments français, s'il n'a pas été construit en France ou dans les colonies ou dans les autres possessions françaises, ou déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi, ou confisqué pour contravention aux lois de la République ; s'il n'appartient pas entière-

ment à des Français, et si les officiers et trois quarts de l'équipage ne sont pas Français. »

La loi du 27 vendémiaire an II, modifiée par la loi du 9 juin 1845, permet de franciser un navire étranger jeté sur les côtes de France et de ses possessions, et tellement endommagé que le propriétaire ou l'assureur ait préféré le vendre ; pourvu que la moitié de la propriété soit acquise par des Français, que les frais de radoub ou de réparation atteignent le quadruple du prix d'achat, et pourvu qu'il soit ultérieurement équipé et commandé dans les conditions réglementaires. Enfin, une décision ministérielle du 1er juin 1832 permet aussi de franciser un navire trouvé en pleine mer à l'état d'épave et vendu par la marine à défaut de réclamation valable.

Il n'est donc plus vrai de dire qu'aucun navire n'est réputé français, s'il n'est construit en France.

Un décret du 7 janvier 1803 refusait la francisation à un navire, même construit en France, si les pièces employées à sa construction avaient été préparées à l'étranger. Mais cette disposition a été modifiée par la loi du 19 mai 1866 dont l'art. 1er est ainsi conçu :

« Tous les objets, bruts ou fabriqués, y compris les machines à feu et les pièces de machines entrant dans la construction, le gréement, l'armement des bâtiments de mer en bois ou en fer, à voiles ou à vapeur, destinés au commerce, seront admis en franchise de droits, à charge de justifier, dans le délai d'un an, de l'affectation desdits objets à la destination ci-dessue prévue.

Des décrets postérieurs détermineront les justifications et les conditions auxquelles cette immunité sera subordonnée. Toute infraction aux dispositions de ces décrets donnera lieu au paiement des droits dont sont ou seront frappés

les objets indiqués ci-dessus, et de plus, sera punie d'une amende égale au triple de ces mêmes droits. »

Un décret du 12 juin 1866 complète la loi du 19 mai par un règlement dont nous notons les principales dispositions :

Sont admis en franchise de droits à l'importation : les objets bruts ou fabriqués entrant dans la construction, le gréement, l'armement et l'entretien des bâtiments de mer du commerce ; ne sont pas considérés comme faisant partie de l'armement : les objets tels que meubles meublants, literie, linge, vaisselle, coutellerie, et généralement tous objets destinés à l'usage des personnes.

Les constructeurs et les fabricants d'objets destinés à la construction, au gréement, à l'armement ou à l'entretien des bâtiments de mer sont seuls admis à jouir de la franchise, sous la condition de justifier de leur qualité auprès des douanes d'importation, et de justifier des indications exigées en douane.

Les importateurs doivent s'engager, par une soumission valablement cautionnée, à justifier, dans le délai d'une année, de l'affectation aux bâtiments de mer, des matières premières entrées en franchise, ou des produits fabriqués avec ces matières, ou enfin des machines ou mécaniques. Si, à l'expiration d'un an, les justifications n'ont pas été produites, la douane liquide d'office les droits et en poursuit le recouvrement.

La douane exerce en outre un contrôle, en exigeant la description des objets admis en franchise dans la déclaration qui en est faite, et en appliquant son estampille sur ces objets.

Lorsqu'il y a lieu à des réparations, il ne peut être employé en compensation que des objets identiques quant

au poids, à l'épaisseur et à la forme. Les produits fabriqués doivent représenter les matières introduites en franchise, poids pour poids et sans déchet. Toute infraction donne lieu au paiement des droits et, de plus, à l'amende du triple.

Lorsque le navire ainsi construit vient à être désarmé et démoli, même pour être réparé ensuite, il y a lieu au paiement des droits pour les objets rendus ainsi à l'état de matières premières.

Les articles 3 à 6 de la loi du 19 mai 1866 contiennent encore d'autres dispositions importantes, relatives aux conditions de la navigation ou à la construction.

« Six mois après la promulgation de la présente loi, porte l'art. 3, les bâtiments de mer à voiles ou à vapeur, gréés et armés, seront admis à la francisation, moyennant le payement d'un droit de 2 francs par tonneau de jauge. Le même droit sera appliqué aux coques de navires en bois et en fer.

« Les droits de tonnage établis sur les navires étrangers entrant dans les ports de la République, ont été supprimés à partir du 1er janvier 1867 ; mais les droits de tonnage perçus, tant sur les navires français que sur les navires étrangers, et affectés comme garantie au paiement des emprunts contractés pour travaux d'amélioration dans les ports de mer français, sont maintenus. Des décrets, rendus sous forme de règlements d'administration publique, peuvent, en vue de subvenir à des dépenses de même nature, établir un droit de tonnage qui ne doit pas excéder 2 fr. 50 par tonneau, décime compris, et qui porte à la fois sur les navires français et étrangers.

« Trois ans après la promulgation de la présente loi, les surtaxes de pavillon aujourd'hui applicables aux

produits importés des pays de production autrement que par navire français seront supprimées.

« Dans le cas où un pavillon français serait, dans un pays étranger, soumis, au profit du gouvernement, soit directement, soit indirectement, pour la navigation, l'importation ou l'exportation des marchandises, à des droits ou charges quelconques dont les bâtiments dudit pays seraient exempts, des décrets pourront établir, sur les bâtiments de ladite nation entrant dans les ports de la République, d'une colonie ou d'une possession française, et sur les marchandises qu'ils ont à bord, tels droits et surtaxes qui seraient jugés nécessaires pour compenser les désavantages dont le pavillon français serait frappé. »

Avant que la loi du 19 mai 1866 introduisît la francisation sur des bases si larges pour les navires étrangers, différents traités, conclus avec l'Angleterre, la Belgique et le royaume d'Italie avaient déjà admis la francisation pour les navires soit à voiles, soit à vapeur, construits dans ces pays ou en provenant.

Les bâtiments de mer, à voiles ou à vapeur, construits dans les États-Unis d'Amérique ou naviguant sous le pavillon de l'Union américaine, étaient aussi admis provisoirement à la francisation par décret du 25 août 1861.

Un autre décret du 5 février 1862 prononçait l'admission provisoire des navires construits au Canada.

Enfin, bien que le cabotage d'un port à un autre de la République soit réservé, en principe, aux navires français, ainsi que nous le verrons ci-après au § 3, un décret du 7 septembre 1856, réglant la navigation au cabotage en Algérie, dispose « que les bâtiments étrangers de 80 tonneaux et au-dessous peuvent être admis, en Algérie, à une francisation spéciale qui leur permette de naviguer

exclusivement dans les eaux de cette colonie sous pavillon français et en franchise de droits.

Plusieurs ordonnances ont réglé les divers modes de justification d'origine et de nationalité des navires. Ainsi la justification se fait, pour les navires construits en France, par le certificat du constructeur; pour les navires de prise, par le jugement qui a déclaré la prise valable et par l'acte d'adjudication; pour les navires confisqués, par le jugement de condamnation; pour les navires étrangers jetés sur les côtes, par une expédition du procès-verbal constatant le naufrage et la vente, et par les comptes justificatifs des réparations. Dans chaque bureau de douane, il est tenu, pour chaque navire, un dossier où sont indiqués les changements qui le concernent, les propriétaires auxquels il a successivement appartenu, et généralement toutes mentions intéressant la personnalité du navire. Si le navire cesse d'appartenir à son port d'origine, le dossier est transmis à la douane du port de nouvelle attache.

§ 2. — De la nationalité des propriétaires de navires, du capitaine et des gens de l'équipage.

La loi du 9 juin 1845, consacrant en cela l'ancien droit, exige que tout navire, pour être Français, appartienne au moins pour moitié de sa valeur à des Français. Les armateurs attestent sous serment que le navire est français et qu'il appartient pour plus de moitié à des Français. Le serment n'est exigé de l'armateur que lorsque la vente du navire a lieu sous signatures privées; il n'est pas nécessaire si la vente est faite par courtier ou devant le tribunal.

Aux termes de la loi du 27 vendémiaire an II, les armateurs ou les propriétaires donnent soumission et caution de 20, 30 ou 40 francs par tonneau suivant le cas,

outre les autres condamnations qui peuvent être prononcées contre eux, pour garantie de l'obligation prise par eux de ne point vendre, donner, prêter, autrement disposer des congés et actes de francisation, de n'en faire usage que pour le service du bâtiment, et de rapporter au bureau l'acte de francisation, en cas de perte ou de vente du bâtiment. Tous ceux qui prêtent leur nom à une francisation frauduleuse ou qui, la connaissant, n'empêchent pas la sortie du navire, ou disposent de la cargaison d'entrée, ou fournissent une cargaison de sortie, sont condamnés à 6,000 francs d'amende.

En ce qui concerne le capitaine, la loi prescrit qu'il soit Français, et que tous les officiers le soient aussi. Mais, quant aux officiers, une exception est admise pour les bâtiments baleiniers : les officiers de ces bâtiments peuvent être étrangers. Une autre exception a été introduite par l'art. 5 du décret du 7 septembre 1856 : « Tous capitaines de la marine marchande étrangers pourront commander les navires qui auront été admis à la francisation en Algérie. »

Eu ce qui concerne l'équipage, l'*Acte de navigation* que nous avons cité au paragraphe précédent, veut que les trois quarts soient Français. Toutefois il est admis par l'art. 7 du décret du 7 septembre 1856, pour les navires francisés en Algérie, qu'en cas d'insuffisance de matelots français ou indigènes, le commandant de la marine en Algérie pourra modifier temporairement la composition des équipages, au point de vue de la nationalité.

§ 3. — De l'exercice du cabotage.

L'art. 4 de l'*Acte de navigation* du 21 septembre 1793 dit expressément : « Les bâtiments étrangers ne pourront

transporter d'un port français à un autre port français aucunes denrées, productions ou marchandises des cru, produit ou manufactures de France, colonies ou possessions de France, sous peine de confiscation des bâtiments et cargaison, et de trois mille livres d'amende, solidairement et par corps, contre les propriétaires, consignataires et agents des bâtiments et cargaison, capitaine et lieutenant. »

Cependant les défenses trop rigoureuses prononcées par la loi contre les navires étrangers, dans le but de favoriser la marine nationale, ayant eu souvent pour résultat de justifier, de la part des autres États, des mesures semblables, au grand préjudice du commerce international, le législateur français s'est peu à peu relâché de cette sévérité.

Dès 1761, l'art. 24 du Pacte de famille entre la France et l'Espagne, qui est encore la base de nos rapports commerciaux avec cet État, stipulait dans les deux pays l'assimilation complète des deux pavillons pour le cabotage d'un port à un autre de l'un ou l'autre pays.

L'art. 12 du traité de navigation conclu entre la France et l'Italie, le 13 juin 1862, stipule que le cabotage par navires à vapeur français est autorisé dans tous les États de terre ferme et dans les îles de Sardaigne et de Sicile ; par réciprocité, les navires italiens à vapeur sont autorisés à faire le cabotage dans tous les ports français de la Méditerranée, y compris ceux de l'Algérie, sans être assujettis à d'autres droits que ceux imposés aux navires nationaux.

Nous avons vu, au § 1^er^, que les navires étrangers peuvent faire le cabotage d'un port à l'autre de l'Algérie ; mais ils ne peuvent faire de transports entre la France et

l'Algérie qu'en cas d'urgence et de nécessité absolue et pour un service public.

Une exception a été enfin admise en faveur des bâtiments liguriens qui veulent faire tonnage pour se rendre des ports de Cette et d'Agde jusqu'à Toulouse par les canaux.

§ 4. — Des formes de l'acte de francisation et de ses effets.

L'acte de francisation est écrit sur parchemin, signé du ministre et délivré au bureau des douanes du port auquel appartient le navire; il est extrait du registre où sont inscrites les déclarations de construction, mesurage, description et propriété des navires ; il contient la description du navire et l'attestation qu'il est de bonne construction ; il indique le nom du navire, qui ne peut être changé. Les droits de francisation, ceux de transfert ou de mutation de propriété sont fixés par les lois des 6 mai 1841, 24 septembre 1840 et 27 vendémiaire an II. Le transfert n'exige pas une francisation nouvelle; il est inscrit au dos de l'acte primitif.

Le transfert n'est mentionné sur l'acte de francisation qu'autant que le nouveau propriétaire a renouvelé les obligations précédemment souscrites par son vendeur, ou qu'il a justifié que ces obligations ont été remplies dans le port où le navire doit être attaché. Nous avons vu plus haut (page 8) quelles étaient ces obligations d'après la loi de vendémiaire an II.

Ainsi l'acquéreur peut donner un autre cautionnement et une nouvelle soumission, afin de libérer le vendeur et sa caution.

Le défaut d'inscription de la vente sur l'acte de francisa-

tion ne rend pas le contrat nul entre le vendeur et l'acheteur ; mais il en est autrement à l'égard des tiers et des créanciers postérieurs à la vente (Cass., 6 mars 1864).

Lorsque la vente a lieu pendant que le navire est en voyage, la transcription sur l'acte de francisation est faite au retour du navire, et le copropriétaire du navire qui n'aurait pas accepté ou ratifié la vente ne serait pas fondé à critiquer sa validité, en invoquant le défaut de transcription (Havre, 15 avril 1858). En effet, cette transcription n'opère pas par elle-même mutation de propriété ; elle n'est qu'une simple déclaration devant surtout produire ses effets à l'égard des tiers, à l'égard de l'État pour les garanties particulières qu'il exige. Cela est si vrai, que le bureau de douane ne pourrait pas plus refuser la transcription à celui qui dépose le contrat de vente, que le conservateur ne pourrait refuser la transcription d'une vente immobilière.

Lorsque le navire change de condition, de telle sorte que l'acte primitif de francisation ne puisse plus lui être appliqué dans son état nouveau, il y a lieu de renouveler l'acte de francisation. Les art. 20 et 21 de la loi du 27 vendémiaire an II indiquent les cas dans lesquels le renouvellement est nécessaire ; ce sont les suivants : 1° lorsque le navire est changé quant à son plan de construction, sa forme ou son tonnage, de telle sorte que l'acte primitif de francisation ne permettrait pas de constater son identité, et qu'il y aurait lieu, par suite, de le considérer comme navire étranger ; 2° quand l'acte de francisation a été perdu ; mais le propriétaire n'obtient alors un nouvel acte qu'à la condition de fournir les mêmes cautionnement et soumission, de faire les mêmes décla-

rations et d'acquitter les mêmes droits que pour le premier acte ; 3° quand l'acte de francisation tombe de vétusté ; le propriétaire dépose l'ancien acte et acquitte seulement le droit de timbre et le prix du parchemin ; 4° quand il y a vente forcée sur saisie du navire, et que l'ancien propriétaire refuse à l'acquéreur la remise de l'acte de francisation.

Les droits et priviléges affectés à l'acte de francisation se perdent dans les cas suivants, fixés par les art. 8 et 21 de la loi du 27 vendémiaire an II, et par la loi du 21 septembre 1793 : 1° lorsque le navire est soumis à des réparations faites à l'étranger, dont les frais excèdent 6 francs par tonneau, à moins que la nécessité des réparations ne soit dûment constatée ; car des réparations de cette nature faites sans contrôle modifieraient la forme et la condition du navire au point de le faire considérer comme étranger ; 2° lorsque le navire ayant été changé dans sa forme, son tonnage ou sa condition, l'acte de francisation n'a pas été renouvelé ; 3° lorsque le navire est vendu à un étranger pour la totalité ou pour plus de la moitié de sa valeur ; et, dans ce cas, le capitaine ou le propriétaire qui consent la vente à l'étranger, est tenu d'en faire la déclaration devant le consul du port où elle a lieu ; 4° lorsque le navire est présumé perdu.

L'acte de francisation devient également sans effet par la perte totale du navire ; mais les soumission et cautionnement ne sont annulés qu'après justification de la perte.

Des avis ministériels ont décidé que le bâtiment français capturé ou saisi à l'étranger, pour quelque cause que ce fût, qui venait à être rendu à son propriétaire, ou qui était racheté par un autre Français, ne perdait

pas ses droits de nationalité, résultant de l'acte de francisation. Mais cette disposition n'est applicable qu'autant que le navire n'aurait pas été vendu à un étranger avant de rentrer en possession d'un Français ; car la possession par un étranger aurait suffit pour lui faire perdre sa nationalité.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique (1). — Les conditions de la nationalité des bâtiments, en Belgique, sont réglées par la loi des Pays-Bas du 14 mars 1819, relative aux lettres de mer et aux passe-ports turcs, loi qui est restée en vigueur, sauf les modifications apportées par la loi du 19 juin 1856 et par l'arrêté royal du 26 mars 1862.

1° *Construction.* — En principe, la construction dans le royaume était primivement une condition essentielle de la nationalité (loi du 14 mars 1819, art. 2). Le gouvernement des Pays-Bas, néanmoins, s'était réservé d'admettre à la nationalité les navires de construction étrangère, pour autant que les intérêts du commerce et de la navigation l'exigeraient (même loi, même art.).

En 1846, la Belgique avait défini les cas et les conditions de la nationalité de ses navires. L'arrêté du 26 mars 1862 a apporté une grande simplification à ce régime. Dorénavant, pourront être nationalisés les navires de mer de toute espèce, pourvu qu'ils soient reconnus de bonne qualité et propres à la navigation maritime.

Sur une demande appuyée de l'acte d'affirmation de propriété et contenant certaines indications, le ministre des affaires étrangères désigne deux experts pour procéder à l'examen de la qualité du navire et en constater l'état ; s'il résulte du procès-verbal d'expertise que les conditions de l'arrêté ont été remplies, les pièces sont transmises au ministre des finances, et la nationalisation est prononcée par arrêté royal. La délivrance de la lettre

(1) La plupart des renseignements contenus dans ce chapitre, sur les lois étrangères, relatives à la nationalité des navires, à celle des propriétaires, capitaines et gens de l'équipage, sont tirés du remarquable ouvrage de M. Théodore Ortolan : « Diplomatie de la mer », 1864 ; en vente chez Henri Plon, rue Garancière, 8.

de mer est précédée du paiement du droit d'entrée sur le navire nationalisé. Ce droit est, d'après le tarif des douanes de 1838, de 6 francs par tonneau de jauge.

2° *Propriété.* — Le bâtiment doit appartenir à des sujets du royaume. On entend par cette dénomination, en ce qui touche la propriété du navire : Tous habitants de la Belgique nés et demeurant dans le royaume, ou y établis comme maison de commerce ou associés à quelque maison de commerce établie dans le royaume ; tous habitants de la Belgique qui y ont eu, pendant une année au moins, leur résidence fixe, et qui ne font pas naviguer sous pavillon étranger quoiqu'ils soient en même temps sujets d'une puissance étrangère, (loi du 14 mars 1819, art. 2 et 3). Dans l'un et l'autre cas le navire doit être la propriété d'habitants du royaume, jusqu'à concurrence de 5/8 au moins. Il suit de ces dispositions qu'un étranger non résidant peut avoir part à la propriété d'un navire belge, jusqu'à concurrence des 3/8 de sa valeur ; par conséquent, qu'un navire appartenant à une société anonyme ou en commandite est appelé aux priviléges de la nationalité, si cette société fournit la preuve que les actionnaires étrangers ne possèdent pas au delà de ces 3/8.

3° *Composition de l'équipage.* — Aucune loi n'exige des marins ni même du capitaine la qualité de Belge.

La Belgique vient tout récemment d'ouvrir ses ports aux caboteurs étrangers.

Notons enfin qu'en vertu d'un traité international, passé entre la Belgique et la France, les navires soit à voiles, soit à vapeur, construits dans l'un ou l'autre de ces pays, peuvent être admis dans l'autre pays au bénéfice de la naturalisation.

Italie. — La nationalité des bâtiments, en Italie, est réglée par un acte du 13 janvier 1827.

1° *Construction.* — Un bâtiment construit à l'étranger peut être admis aux priviléges de la nationalité, sous certaines conditions et notamment sous le paiement d'un droit de naturalisation ; si, cependant, des réparations faites dans les chantiers du pays ont triplé sa valeur, il est affranchi de ce droit (art. 57 et 59). — En principe, un navire vendu par le sujet d'un gouvernement étranger en état d'hostilité avec une puissance amie ne peut pas être

naturalisé. Néanmoins, l'autorité supérieure peut, suivant les circonstances, accorder ou refuser la naturalisation, après avoir constaté la réalité de la vente. — En vertu du tarif du 9 juillet 1859, les bâtiments de construction étrangère sont importés en franchise.

2° *Propriété.* — Un bâtiment italien doit appartenir en totalité à des sujets du roi ou à des personnes domiciliées dans le pays depuis cinq ans au moins. Tel est le principe posé par l'acte du 13 janvier 1827. Mais de larges modifications y ont été apportées. Ainsi les étrangers, même non domiciliés ni résidant dans le royaume, peuvent être copropriétaires de navires italiens jusqu'à concurrence d'un tiers. L'étranger qui acquerrait, à un titre quelconque, une part de propriété dans un navire italien excédant le tiers, serait tenu d'en faire la cession, dans l'année, à une personne ayant qualité pour posséder ; sinon la vente serait ordonnée par le tribunal, à la requête de l'autorité maritime. Signalons une autre modification : une société en commandite possédant des étrangers dans son sein peut obtenir la nationalité des bâtiments de mer qu'elle possède, en se faisant représenter par un sujet italien. — Nul ne peut construire un navire en Italie, s'il n'est muni d'une patente de constructeur naval ; les constructeurs étrangers, après avoir obtenu une patente dans le royaume, peuvent être autorisés par le ministère de la marine à entreprendre les constructions maritimes.

3° *Composition des équipages.* — Les officiers et les deux tiers de l'équipage doivent être Italiens (art. 130).

Nous renvoyons à ce que nous avons dit, sur la législation française, relativement au traité du 13 juin 1862, passé entre la France et l'Italie, en ce qui concerne l'exercice du cabotage dans l'un et l'autre pays (voir *suprà* p. 10).

Par le fait de la vente du navire, l'acte de nationalité se transfère à l'acquéreur. Les conditions de ce transfert sont ainsi réglées par les art. 288 et 289 du Code de commerce italien :

« Si la vente a lieu dans le royaume, elle peut être faite soit par acte public, soit par acte sous signatures privées. Dans les deux cas, elle n'a aucun effet à l'égard des tiers, si elle n'a été transcrite sur les registres du département maritime où le navire est inscrit. — Si la vente a lieu en pays étranger, elle doit être faite par acte

reçu au greffe du consulat royal devant l'officier consulaire, et transcrite sur les registres dudit consulat. Le consul transmet une copie, par lui certifiée, de l'acte de vente, à l'officier du département maritime où est inscrit le navire. Dans tous les cas, mention de la vente doit être faite sur l'acte de nationalité. A cet effet, les administrateurs de la marine marchande ne peuvent transcrire l'acte de vente, et les officiers consulaires à l'étranger ne peuvent le recevoir ni l'enregistrer que sur présentation de l'acte de nationalité. Les officiers consulaires à l'étranger ne peuvent recevoir d'actes de vente de navires qu'autant qu'il a été pourvu au paiement ou à la sécurité des créances inscrites sur l'acte de nationalité. »

Espagne. — La propriété des navires est constatée sur un registre spécial, suivant des formes qui font l'objet de diverses ordonnances; et les propriétaires ne peuvent les mettre à la mer sans avoir rempli certaines conditions prescrites en ce qui concerne l'équipement, l'armement et les gens de l'équipage. Les constructeurs peuvent adopter, pour la construction des navires, telle forme qui leur convient; mais aucun navire ne peut être appareillé avant d'avoir été soumis à la visite d'experts nommés par l'autorité compétente pour vérifier si le navire est en bon état. — Il est permis aux Espagnols d'acquérir des navires de construction étrangère, et de les faire naviguer avec les mêmes droits et franchises que les navires espagnols (art. 588 à 590 du Code de comm. esp.).

L'art. 584 du Code de commerce espagnol disposait que les étrangers non naturalisés ne pouvaient acquérir, en tout ou en partie, la propriété d'un navire espagnol; et que si la propriété d'un navire ou d'une part d'intérêt leur advenait par succession ou autre titre gratuit, ils devaient vendre leurs droits dans un délai de trente jours, sous peine de confiscation. Mais un décret du 2 novembre 1868 a abrogé cette disposition, en permettant à tous les étrangers d'acquérir les navires au même titre que les nationaux.

Aux termes de l'art. 591, le cabotage d'un port à l'autre de l'Espagne est exclusivement réservé aux navires espagnols, sauf les exceptions introduites dans les traités de commerce avec les autres États. Nous avons vu notamment (voir *suprà*, Lég. fr., p. 10)

que le traité de 1761, conclu entre la France et l'Espagne, stipulait, pour le cabotage dans les deux États, l'assimilation complète des deux pavillons.

En ce qui concerne la composition de l'équipage, la loi de 1841 dispose que le capitaine, le pilote, le contre-maître et les deux tiers des matelots doivent être Espagnols.

Portugal. — La nationalité des bâtiments, en Portugal, est réglée par le Code de commerce et par l'art. 5 du traité de navigation conclu, le 9 février 1810, avec l'Angleterre.

Tout bâtiment doit, pour être naturalisé, avoir été construit en Portugal, ou, s'il a été construit à l'étranger, avoir été capturé et déclaré de bonne prise, ou bien avoir été acheté par un sujet portugais et avoir acquitté le droit d'importation (art. 1317 du Code de comm. portug.). Ce droit est, d'après le tarif de 1861, de 56 fr. 25 par mètre cube.

Tout bâtiment portugais doit appartenir à un Portugais ou à un étranger naturalisé; et s'il est possédé en tout ou en partie par des étrangers non naturalisés, il est considéré comme étranger, lors même qu'il serait de construction portugaise. L'étranger à qui la propriété d'un navire vient à échoir par succession ou à tout autre titre gratuit, est tenu d'en opérer la vente dans un délai de trente jours, sous peine de confiscation (art. 1289 du Code de comm.). Un décret du 8 juillet 1863 va jusqu'à adjuger le navire à celui qui dénonce l'étranger possesseur d'un navire en fraude de la loi.

Cependant, malgré les rigueurs de la loi, il est admis qu'une société commerciale, composée en partie de Portugais et ayant son siége à Lisbonne, peut posséder des navires portugais. Il a été jugé, en effet, par les tribunaux portugais qu'un étranger commanditaire étant considéré non comme un associé, mais comme un bailleur de fonds, ne pouvait faire perdre à un bâtiment portugais sa nationalité.

Tout navire portugais doit être enregistré, et le certificat d'enregistrement est un des documents du bord. — L'enregistrement a lieu à l'intendance du port auquel appartient le navire. — Il doit contenir : 1° le nom du navire; 2° son tonnage constaté par le certificat de jaugeage correspondant à sa date; 3° les nom, pré-

noms et domicile de chaque propriétaire ; 4° l'époque de l'acquisition de la part respective de chaque propriétaire, avec la désignation du titre et la mention de la part de chaque ayant-droit. — L'enregistrement doit être renouvelé toutes les fois que la valeur entière ou partielle du navire est tranférée à un nouveau propriétaire (art. 1319 et 1320 du Code de comm. portug.).

Le commerce entre les ports du Portugal, les îles et les possessions portugaises dans toutes les parties du monde, ne peut être fait que par des navires portugais, tant pour l'importation que pour l'exportation (art. 1315 du Code portug.).

D'après l'art. 5 du traité de 1810, le capitaine ou maître du bâtiment portugais et les trois quarts au moins de son équipage doivent être Portugais.

Pays-Bas. — La nationalité des bâtiments, dans les Pays-Bas, est réglée par la loi du 14 mars 1819, relative aux lettres de mer et passe-ports turcs, modifiée par l'une des trois lois du 8 août 1850.

1° *Construction.* — Les bâtiments de construction étrangère peuvent être admis à la nationalité néerlandaise, sous le paiement d'un droit de naturalisation de 4 p. 100 (loi du 8 août 1830).

2° *Propriété.* — Le bâtiment national doit appartenir à des sujets du royaume. On entend par cette dénomination, en ce qui touche la propriété des navires : Tous habitants des Pays-Bas qui y ont eu, pendant une année au moins, leur résidence fixe, quoiqu'ils soient en même temps sujets d'une puissance étrangère. Dans l'un et l'autre cas, le navire doit être la propriété d'habitants du royaume, jusqu'à concurrence des 5/8 au moins. Il suit de ces dispositions qu'un étranger non-résidant peut avoir part à la propriété d'un navire néerlandais jusqu'à concurrence des 3/8 de sa valeur, et par conséquent, qu'un bâtiment appartenant à une société anonyme ou en commandite est admis au privilége de la nationalité, si cette société fournit la preuve que les actionnaires étrangers ne possèdent pas au delà de ces 3/8.

3° *Composition de l'équipage.* — Aucune loi n'exige des marins, ni même du capitaine, la qualité de Néerlandais.

Allemagne. — Les art. 432 à 438 du Code général allemand disposent, en ce qui concerne la nationalité des navires et le droit de porter pavillon national : — Il est tenu un registre de naviga-

tion pour tous les bâtiments destinés à l'exploitation maritime, qui ont droit de porter le pavillon du pays. — Le registre de navigation est public; l'inspection en est permise à tout le monde. L'inscription au registre de navigation ne peut avoir lieu qu'après qu'il a été justifié du droit de porter pavillon national. Le droit de porter pavillon national ne peut être exercé avant l'inscription au registre de navigation. — Les lois de chaque État déterminent les conditions auxquelles est subordonné le droit d'un bâtiment de porter pavillon national. Elles désignent les autorités chargées de la tenue du registre de navigation. Elles décident si, pour un bâtiment acheté à l'étranger, un acte consulaire peut provisoirement tenir lieu de l'inscription au registre de navigation, et sous quelles conditions cette substitution peut avoir lieu. — L'inscription au registre de navigation énonce : 1° les faits sur lesquels se base le droit de porter pavillon national; 2° les faits nécessaires pour constater l'identité et la propriété du bâtiment; 3° le port d'attache du bâtiment (port d'inscription). — Il est délivré un certificat constatant l'inscription et en reproduisant la teneur. S'il survient, après l'inscription, des changements aux faits énoncés à l'article précédent, ces changements doivent être consignés au registre de navigation et relatés dans le certificat. Si le bâtiment fait naufrage ou qu'il perde le droit de porter pavillon national, il est rayé du registre de navigation, et le certificat délivré doit être rendu, à moins qu'il ne soit justifié de l'impossibilité de le faire. — Les lois particulières de chaque État déterminent les délais dans lesquels les faits à consigner sur le registre doivent être déclarés et justifiés, ainsi que les peines encourues en cas de retard ou d'inobservation des prescriptions qui précèdent. Les lois particulières de chaque État peuvent décider que les prescriptions de la loi ne sont pas applicables aux bâtiments de faible tonnage (caboteurs).

Nous allons examiner les conditions particulières exigées par chacun des États maritimes de l'Allemagne, en faisant observer d'abord que les lois des divers États prescrivent toutes que le bâtiment doit, pour être naturalisé, appartenir à un ou plusieurs nationaux à l'exclusion des étrangers; elles n'exigent pas que le bâtiment ait été construit dans les chantiers du pays.

Prusse. — Le chapitre V de la loi du 24 juin 1861, introductive du Code de commerce général en Prusse, dispose : — Ne sont considérés comme navires prussiens et autorisés à porter le pavillon prussien, que les bâtiments qui sont la propriété exclusive des sujets prussiens. — Les sociétés par actions établies en Prusse et y ayant leur siége jouissent, sous ce rapport, des mêmes droits que les sujets prussiens. Le même principe est applicable aux sociétés en commandite par actions, établies en Prusse et y ayant leur siége, pourvu que les associés solidaires et responsables de ces sociétés soient tous sujets prussiens.

La tenue des registres de navires et l'expédition de certificats d'immatriculation sont de la compétence des tribunaux de commerce dans le ressort desquels se trouvent les ports de mer. Chaque tribunal ne tient qu'un seul registre pour les ports de son ressort. — Aucun navire ne peut être inscrit, si ce n'est sur les registres appartenant à son port d'attache. — L'inscription du navire sur le registre contient : 1° le nom et l'espèce du bâtiment (barque, brick, etc.); 2° sa capacité et son tonnage; 3° l'époque et le lieu de sa construction, ou, s'il a appartenu à un autre pays, le fait à raison duquel il a acquis le droit de porter le pavillon national, et en outre, s'il est possible, l'époque et lieu de sa construction en pays étranger; 4° le port d'attache; 5° le nom et la désignation précise de l'armateur, ou, s'il y a armement collectif, les noms et la désignation précise de tous les copropriétaires, et la quotité de l'intérêt de chacun. Si c'est une société de commerce qui a armé le navire en totalité ou en partie, on doit indiquer la raison sociale et le siége de cette société; et quand c'est une société autre que celles par actions, les noms et la désignation précise de tous les associés. Pour les sociétés en commandite par actions, il suffit de désigner les associés personnellement responsables; 6° le titre de propriété du navire et des intérêts dans le navire; 7° la nationalité de l'armateur ou des coarmateurs; 8° la date de l'inscription du bâtiment. — Chaque navire doit avoir un numéro d'ordre.

L'inscription sur le registre de navires ne peut avoir lieu qu'après que le navire a justifié du droit de porter pavillon prussien, et que toutes les informations ordonnées ont été contrôlées et

vérifiées. — Le droit de porter pavillon prussien ne peut être exercé ni avant l'enregistrement du navire, ni avant la reproduction du certificat d'immatriculation. Le certificat doit reproduire littéralement la substance de l'enregistrement en constatant, au surplus, que le contrôle et la vérification prescrits ont eu lieu. Le certificat justifie du droit de porter pavillon prussien.

Lorsqu'un navire étranger, en devenant la propriété d'un sujet prussien, acquiert la naturalisation, l'inscription sur le registre des navires et le certificat d'immatriculation peuvent être remplacés, pendant la durée d'un an, par un certificat provisoire délivré par le consul de Prusse, dans l'arrondissement duquel la mutation a eu lieu.

Tout changement survenu après l'enregistrement, dans les mentions ci-dessus prescrites, doit être notifié par l'armateur au Tribunal qui tient le registre, pour qu'il puisse satisfaire au vœu de la loi, dans les six semaines qui suivent la connaissance qu'il a du fait. La même règle doit être suivie lorsqu'il survient un fait qui entraîne la radiation du navire du registre et la remise du certificat d'immatriculation.

L'obligation de faire les notifications précitées et d'en justifier incombe : 1° à tous les copropriétaires, s'il y a armement collectif; 2° à tous les membres de la direction, si le navire est armé en tout ou partie par une société par actions; 3° à tous les associés personnellement responsables, pour les sociétés autres que par actions; 4° au nouveau propriétaire du navire ou d'une part d'intérêt si le navire, en changeant d'armateur, ne change pas de nationalité. Quiconque néglige de remplir, dans le délai de six semaines, l'une des obligations que nous venons d'indiquer, est puni d'une amende pouvant s'élever jusqu'à cent thalers, à moins, toutefois, qu'il ne prouve que l'omission était indépendante de sa volonté. L'amende n'est pas encourue si, avant l'échéance du délai, l'un des coobligés satisfait à l'obligation.

Un bâtiment prussien peut indifféremment avoir été construit dans le pays ou à l'étranger. Les droits d'entrée auxquels le gouvernement renonce dans certains cas, sont perçus sur les bâtiments de construction étrangère achetés par des nationaux. — Le taux en est de 5 à 8 p. 100 de la valeur.

La loi prussienne est muette en ce qui concerne la composition des équipages.

Mecklembourg-Schwerin. — Sont seuls considérés comme navires mecklenbourgeois et autorisés à porter le pavillon de Mecklenbourg, soit isolément, soit en même temps que le pavillon de Rostock ou de Wismar, les bâtiments qui sont la propriété exclusive de sujets mecklenbourgeois; il n'y a aucune différence à cet égard entre les sujets du Mecklenbourg-Strelitz. — Les sociétés par actions, établies dans le Mecklenbourg-Schwerin ou dans le Mecklenbourg-Strelitz, et qui y ont leur domicile, sont assimilées aux sujets Mecklenbourgeois, pourvu que les membres de la direction soient tous Mecklenbourgeois. — Le même principe s'applique aux sociétés en commandite et aux sociétés en nom collectif, lorsque tous les membres personnellement responsables ou tous les associés sont sujets mecklenbourgeois.

Lorsque le propriétaire d'un navire mecklenbourgeois se fait naturaliser en pays étranger, le bâtiment devient étranger.

Les étrangers ne peuvent acquérir aucune part de copropriété dans un navire; si une part de copropriété est transmise à un étranger par succession, il doit la vendre dans l'année à un Mecklenbourgeois; sinon, elle est vendue aux enchères publiques. — Les étrangers peuvent s'intéresser dans un navire, soit par gage, soit comme associés innomés, soit comme actionnaires, sans pouvoir acquérir pour cela une copropriété quelconque.

Les navires construits ou achetés à l'étranger peuvent être munis d'un congé provisoire, délivré par l'autorité de l'enregistrement, pour se rendre, sous la conduite d'un capitaine mecklenbourgeois, dans un port de Mecklenbourg.

Il n'est point permis de changer le nom du navire après l'enregistrement accompli, à moins d'autorisation accordée par les autorités. L'armateur doit faire enregistrer tous changements survenus dans la condition du navire, sous peine d'amende.

Les dispositions qui précèdent, contenues dans les art. 41 à 49 de la loi du 28 décembre 1863 introductive du Code général ne s'appliquent ni aux allèges ni aux navires qui font le cabotage.

D'après l'usage, le capitaine et les officiers de tout bâtiment

national doivent être Mecklenbourgeois; mais le reste de l'équipage peut être composé d'étrangers.

Hambourg. — Les étrangers sont absolument exclus de la propriété des navires hambourgeois; mais une société anonyme peut posséder des navires, sous la condition que ses directeurs soient Hambourgeois. — Le capitaine et son second doivent être bourgeois de Hambourg; il est généralement admis, conformément aux anciens traités conclus par cette cité, que les trois quarts de l'équipage doivent être composés de sujets allemands.

Lubeck. — Les usages maritimes de Lubeck sont conformes à ceux de Hambourg. Les armateurs de cette ville peuvent employer des navires de construction étrangère, sous le paiement d'un droit de demi pour cent de leur valeur.

Les usages maritimes de *Brême* sont aussi à peu près les mêmes que ceux de Hambourg.

Autriche. — La nationalité ou *patente souveraine* peut être accordée même aux navires qui n'ont pas été construits dans les ports autrichiens; mais les navires étrangers pour lesquels la patente est demandée doivent acquitter des droits d'entrée proportionnés à leur tonnage.

Les règles concernant la nationalité des propriétaires de navires sont indiquées dans un avis impérial du 14 novembre 1827.

Le pavillon autrichien ne peut être accordé qu'aux propriétaires de navires, sujets autrichiens ou naturalisés. Sont réputés sujets autrichiens ceux qui sont nés dans les États héréditaires ou qui ont acquis la qualité de sujets par l'établissement de leur famille et la translation de tous leurs biens dans lesdits pays, pendant dix ans, y compris le temps passé à bord d'un navire autrichien, ou enfin ceux qui ont été naturalisés en vertu d'un décret. — Les sujets naturalisés doivent, de fait, être établis en Autriche, et fournir une caution de 5,000 florins; s'ils n'ont pas de famille, la caution est élevée à 10,000 florins.

Il est permis à tout propriétaire de navire autrichien d'avoir des coparticipants, pourvu qu'ils soient sujets autrichiens. Quiconque sollicite la patente souveraine doit affirmer sous serment qu'il n'a pas de coparticipants étrangers. Si, contrairement à la loi, un étranger est intéressé dans la propriété d'un navire, il y a lieu

à confiscation et à une amende de mille ducats d'or. La même peine est encourue par le propriétaire d'une patente qui prête son nom pour l'obtenir en faveur d'un étranger, ou qui la lui cède. La moitié des amendes prononcées est adjugée au dénonciateur.

D'après l'usage commercial, un bâtiment, propriété d'une société en commandite dont des étrangers font partie, ne peut être admis à la nationalité qu'autant que le gérant de la société ou armateur, Autrichien lui-même, prête serment comme unique propriétaire.

La composition de l'équipage est réglée par un acte de 1823, sur la navigation au long cours : le capitaine doit être Autrichien, ainsi que les deux tiers de l'équipage. Aux termes de l'art. 11, chap. VI, de l'édit de 1774 sur la marine marchande, tout matelot qui prend faussement la qualité de sujet autrichien, encourt la confiscation de ses gages, outre les peines portées par la loi.

Angleterre. — Il n'est pas nécessaire, pour qu'un navire obtienne la nationalité anglaise par l'enregistrement, qu'il ait été construit dans les ports de l'Angleterre. Toutefois, d'après un tarif adopté, les navires en bois construits à l'étranger ou même dans une possession anglaise d'outre-mer sont soumis à un droit d'entrée de 1 fr. 10 par mètre cube. Quant aux navires en fer, ils en sont exempts.

En ce qui concerne la nationalité des propriétaires de navires, nous trouvons les dispositions suivantes dans les art. 18 et 19 de l'Acte sur la marine marchande de 1854 (*Merchant shipping act*) : — Pour être réputé anglais et jouir des priviléges qui s'attachent à ce titre, un navire doit appartenir soit à des sujets anglais de naissance, soit à des personnes naturalisées, jouissant des droits civils et ayant leur domicile établi sur le territoire anglais, ou si elles n'y ont pas de domicile, membres d'une factorerie anglaise ou associées d'une maison de commerce fonctionnant sur le territoire, soit à des corporations soumises aux lois du Royaume-Uni ou de ses dépendances, et y ayant leur principal établissement.

Faute d'un certificat d'enregistrement, le navire n'est pas reconnu Anglais et peut être retenu au port. Sont exceptés de cette disposition : — 1° Les navires de quinze tonneaux au plus, naviguant seulement sur les rivières ou sur les côtes du Royaume-Uni

ou des colonies, et dont les propriétaires y ont leur résidence. — 2° Les bateaux de pêche et les caboteurs de l'île de Terre-Neuve et des autres pays de l'Amérique du Nord, de trente tonneaux au plus et non pontés.

L'enregistrement des navires, qui équivaut à la nationalisation, fait l'objet des art. 35 et suivants du *Merchant act* :

« La demande à fin d'enregistrement doit être faite par le propriétaire ou les propriétaires du navire, ou par un agent dûment autorisé. — La personne chargée de procéder au jaugeage qui précède l'enregistrement est tenue de délivrer, avant l'enregistrement, un certificat conforme au modèle, spécifiant le tonnage du navire, son modèle de construction, etc.

La propriété d'un navire est divisée en 64 parts. Trente-deux personnes, au plus, peuvent en même temps être enregistrées comme propriétaires d'un navire, sans préjudice, toutefois, des droits des tiers non portés sur le certificat d'enregistrement. Il n'est pas permis à l'enregistreur d'admettre sur ses registres des propriétaires de fractions de part, mais toute réunion de personnes n'excédant pas cinq peut être enregistrée comme propriétaire d'une ou plusieurs parts. Les copropriétaires sont, dans ce cas, enregistrés sous un seul nom, et ne peuvent disposer isolément de leur portion. Une corporation peut être enregistrée sous sa dénomination. — Pour obtenir son enregistrement comme propriétaire de navire, l'intéressé doit produire une déclaration de propriété, dans la forme voulue, signée de lui, et spécifiant ses droits comme propriétaire ou copropriétaire, l'époque ou le lieu de la construction du navire, le nom du capitaine, le nombre des parts auxquelles a droit l'intéressé, etc. — Cette déclaration doit être faite et signée, en présence de l'enregistreur, par chacun des propriétaires et par les représentants dûment autorisés des corporations ou sociétés de copropriétaires. — Outre la déclaration de propriété, la personne qui requiert son enregistrement comme propriétaire doit produire : — Si le navire est de construction anglaise, un certificat de constructeur et tous les actes de vente qui peuvent lui avoir conféré le droit de propriété. — Si le navire est de construction étrangère, un semblable certificat, quand elle peut se le procurer, ou, à défaut, une déclaration motivant l'ab-

sence de ce certificat, et, de plus, l'acte ou les actes de vente. — Si le navire a été condamné par une Cour compétente, une copie officielle de la condamnation.

Lorsque les formalités ci-dessus énoncées ont été remplies, l'enregistreur inscrit au registre : le nom du navire et celui de son port d'attache, son tonnage, les renseignements relatifs à sa construction, son signalement, avec tous les détails relatifs à son origine et à ses propriétaires. — Aucune mention de cautions ne peut être faite au registre, le propriétaire enregistré ayant l'absolue disposition du navire.

Une fois l'enregistrement du navire effectué, l'enregistreur est tenu de délivrer à qui de droit un certificat d'enregistrement. — En cas de changement de propriétaire ou de capitaine, l'enregistreur est tenu de le mentionner le plus tôt possible au certificat.

Sur remise à l'enregisteur du certificat primitif, il peut en être délivré un nouveau ; il en est de même en cas de perte ou de destruction.

Nul ne peut, sous quelque prétexte que ce soit, détenir un certificat d'enregistrement, cette pièce devant toujours rester à la disposition des ayants droit pour les besoins de la navigation. Une amende de cent livres sterling punit les contrevenants. — L'usage ou la tentative d'usage d'un certificat illégal entraîne la confiscation du navire et est réputé délit.

En cas de perte du navire ou de perte de sa nationalité, le certificat doit, sous peine de cent livres sterling d'amende, être rendu à l'enregisteur.

Un certificat provisoire, valable pour six mois, ou jusqu'à l'arrivée du navire dans un port d'enregistrement, peut être délivré par le consul britannique à tout navire devenu anglais en pays étranger.

Les transferts de navires ou de parts de navire doivent s'effectuer par acte de vente contenant un extrait du certificat d'enregistrement suffisamment détaillé pour constater l'identité du navire; ils doivent s'opérer en présence d'un témoin au moins, et être attestés par lui. — L'enregistreur enregistre le transfert. — La transmission des droits de propriété d'un navire ou de parts

de navire, par suite de mort, de faillite ou de mariage, doit être rendue authentique par une déclaration du nouveau propriétaire, indiquant sa qualité et le mode de transmission.

Toute personne n'ayant pas qualité pour posséder un navire anglais peut, si la propriété lui en est transmise, requérir la vente du navire devant le tribunal compétent. — La Cour, en prescrivant la vente, investit à cette fin un tiers du droit de transférer légalement le navire comme s'il en était le propriétaire. — Les demandes à fin de vente doivent être adressées à la Cour dans un délai de quatre semaines après l'événement qui donne lieu à la transmission. — La Cour compétente peut, sur la requête des intéressés, défendre, dans les cas ci-dessus, de disposer du navire ou d'une part de navire, pour un temps déterminé.

Quand un navire a été réparé ou modifié au point de ne plus répondre à son signalement d'enregistrement, le propriétaire doit se pourvoir d'un nouveau certificat d'enregistrement ou faire apostiller l'ancien. — L'enregistreur a le droit d'exiger le renouvellement d'enregistrement d'un navire modifié. Si la déclaration de ces modifications est faite à l'enregistreur d'un autre port que le port d'attache du navire, cet enregistreur délivre à l'intéressé un certificat provisoire qui doit, à l'arrivée au port d'attache, être remis à l'enregistreur. — Tout navire modifié dont on ne fait pas renouveler l'enregistrement ou apostiller les modifications perd sa nationalité. — Un renouvellement d'enregistrement peut aussi être accordé lors d'un changement de propriétaire.

L'enregistrement d'un navire peut être transféré d'un port à un autre, sur la demande des parties intéressées. Ce transfert n'affecte en rien les droits des tiers comme coparticipants ou comme détenteurs d'hypothèques.

Les registres d'enregistrement sont ouverts au public moyennant un droit qui ne peut excéder un shilling.

Le recouvrement des amendes peut être poursuivi contre toutes personnes intéressées dans les bénéfices du navire, quoique ces personnes ne soient pas enregistrées comme propriétaires, aussi bien que contre les propriétaires inscrits. Sont exceptés les détenteurs d'hypothèques.

Sont passibles de confiscation : les navires qui prennent illé-

galement la nationalité britannique ; les navires anglais dont la nationalité est dissimulée ou qui prennent une nationalité étrangère. — Si une personne n'ayant pas qualité pour posséder un navire, sauf le cas de transmission, acquiert un intérêt dans un navire ayant ainsi usurpé la nationalité britannique, cet intérêt est également passible de confiscation. — La fausse déclaration de propriété est réputée délit et entraîne la confiscation de l'intérêt du déclarant.

Le fait de porter sans autorisation le pavillon britannique entraîne une amende de 500 livres sterling, sans préjudice de la confiscation des pavillons indûment portés. — Le navire non réputé anglais, bien que privé de tous les avantages conférés par la loi, reste soumis aux charges, amendes et pénalités attachées à l'usurpation de la nationalité.

Les dispositions particulières, relatives aux navires de la Compagnie des Indes, continuent à leur être appliquées, sans qu'il y soit dérogé par les prescriptions qui précèdent.

L'acte du 29 juillet 1862 modifiant le *Merchant act*, reconnaît que les droits des tiers sur le navire ne peuvent être aucunement affectés par les règles spéciales contenues dans le *Merchant act*.

Un acte du 23 mars 1854, abrogeant en cela les lois antérieures, admet les navires étrangers au cabotage, sous cette réserve que la reine pourra, par mesure de réciprocité, restreindre, dans certains cas, les priviléges accordés aux étrangers qui font le commerce, et leur imposer des droits additionnels.

En ce qui concerne la composition de l'équipage, un acte du 20 août 1853 rapporte les dispositions d'un autre acte du 26 juin 1849, qui exigeait que tout bâtiment anglais fût monté par un capitaine ou maître de nationalité anglaise, et par un équipage composé, pour les trois quarts au moins, de marins anglais. Ainsi, le capitaine et les gens de l'équipage peuvent être indifféremment Anglais ou étrangers.

Danemark. — Les règles sur la nationalité des navires sont tirées du Code maritime de 1683 ; mais cette loi, qui ne répondait plus aux besoins du temps, est en partie tombée en désuétude et a été modifiée par les usages.

La nationalité danoise d'un navire est déterminée par l'*acte de*

congé, délivré par l'autorité, en latin, en anglais et en français : les déclarations qui y sont contenues sont affirmées, sous serment, par l'armateur ou par les deux propriétaires principaux, sujets danois.

Un bâtiments danois peut indifféremment avoir été construit dans le pays ou à l'étranger; dans ce dernier cas il doit avoir acquitté les droits fixés par une ordonnance du 1er mai 1848, et qui varient de 12 fr. 56 c. à 60 fr., suivant le tonnage du navire.

Tout navire doit appartenir à un armateur danois, responsable vis-à-vis de l'autorité, et considéré comme seul propriétaire. En effet, la loi danoise n'exige pas qu'en réalité le navire soit exclusivement propriété danoise, et les étrangers peuvent y avoir des intérêts.

La question de savoir si un navire qui appartient à une société anonyme ou en commandite, ayant en Danemark une existence légale et renfermant dans son sein des étrangers, peut être admis au privilége de la nationalité, dépend uniquement de la qualité de l'armateur au nom duquel les papiers de bord sont délivrés; or, nous avons vu que l'armateur doit être sujet danois.

Une exception a été introduite pour les bâtiments danois destinés au commerce avec l'Islande et à la pêche dans les parages de cette île. Pour obtenir la passe alors nécessaire, les armateurs sont astreints, conformément à l'ancien droit, à déclarer sous serment qu'ils n'ont aucun étranger pour copropriétaire.

Une ordonnance du 8 janvier 1802 exige que le capitaine, les officiers et matelots formant l'équipage d'un bâtiment danois soient immatriculés dans les bureaux du quartier maritime dont ils dépendent, et qu'ils prêtent serment de fidélité au roi. — Cependant cette ordonnance est muette sur la nationalité des marins. Il est admis que tout matelot, danois ou étranger, qui a rempli les formalités légales, et qui, de plus, a obtenu l'autorisation spéciale du commissaire de la marine, peut servir à bord des bâtiments danois; il peut même y exercer les fonctions de capitaine ou d'officier de bord, sous la condition d'avoir été reçu bourgeois dans une ville du Danemark (Ordonn. du 9 avril 1810). — En cours de voyage, le capitaine peut, si la nécessité l'y oblige, engager même des matelots qui n'ont pas rempli les conditions de la loi.

Suède. — Le Code maritime suédois renvoie aux lois spéciales, pour tout ce qui concerne la nationalité des navires ; les dispositions y relatives sont contenues dans les ordonnances des 1er mai 1841 et 15 août 1851. D'après l'art. 4 du Code maritime, le lieu où un navire a obtenu la lettre de nationalisation est réputé port d'attache de ce navire. L'obtention de la lettre de nationalisation est précédée d'une déclaration faite au lieu qui doit être considéré comme port d'attache, par l'armateur, en présence du magistrat ou du bailli royal du lieu. Cette déclaration est consignée sur les papiers du bord, et si le navire n'est pas muni de pièces de ce genre, elle fait l'objet d'une attestation séparée, qui doit toujours acccompagner le bâtiment.

Tout bâtiment peut être nationalisé suédois, qu'il ait été construit dans les chantiers de la Suède ou de la Norwége, ou dans ceux de l'étranger. — Les bâtiments de construction étrangère sont exempts de droits à l'importation.

Tout bâtiment suédois doit appartenir en totalité à des sujets suédois, domiciliés en Suède. Cette condition est surtout rigoureuse pour l'armateur principal ; mais quant à ses copropriétaires, il suffit qu'ils jouissent depuis trois ans du droit de citoyen et qu'ils aient acquis le droit de bourgeoisie dans une ville de Suède, ou qu'ils soient nés et élevés en Suède, et qu'ils y soient domiciliés. Cependant, un sujet suédois, associé d'une maison de commerce établie en Suède, mais domicilié à l'étranger, peut être coarmateur d'un navire suédois. — L'armateur est tenu de prêter serment qu'à sa connaissance aucun étranger n'a part à la propriété du navire ; et cette obligation est la même si le navire appartient à une société anonyme ou en commandite.

D'après l'ordonnance du 2 août 1731, le capitaine d'un navire suédois doit être Suédois lui-même, et la moitié au moins de l'équipage doit appartenir à cette nation.

La *Norwége* est soumise à des usages à peu près conformes à la loi suédoise en ce qui concerne la nationalisation des navires et l'admission des navires de construction étrangère au bénéfice de la nationalisation. Nous ne trouvons de différences qu'à l'égard des conditions de propriété du navire et de la composition de l'équipage.

Bien qu'en principe, tout navire, pour être norwégien, doive appartenir en totalité à un sujet norwégien, il est néanmoins admis qu'il peut être la propriété d'un étranger ayant un prête-nom norwégien, ou d'une société anonyme ou en commandite ayant dans le pays une existence légale et comprenant des étrangers dans son sein, pourvu que le nom de ces étrangers ne figure dans aucun acte public ; il suffit que l'armateur soit sujet norwégien.

Aucune loi ne déterminant la composition de l'équipage, l'armateur et le capitaine n'ont pas d'autre règle que leur volonté.

Russie. — Un navire russe peut indifféremment avoir été construit dans le pays ou à l'étranger ; et tout bâtiment étranger peut être introduit sans avoir à payer de droits. Cependant l'entreprise de construction de navires, en Russie, est soumise à des conditions assez sévères. Les articles 525 à 529 du Code de commerce russe dispensent le constructeur de faire partie d'une guilde, mais il ne peut construire que suivant les modèles et les dimensions indiqués par la loi ; et s'il s'agit d'un nouveau modèle, il doit en soumettre le plan au comité de l'Amirauté, et obtenir l'autorisation de livrer le navire à la navigation. — En règle générale, tout propriétaire d'un navire doit se faire délivrer un certificat de construction, après vérification sur les chantiers, par des ingénieurs nommés à cet effet. Ce certificat contient la dimension et le tonnage du navire, le lieu de sa construction, sa nature et la mention du paiement fait aux constructeurs et aux ouvriers.

Bien que tout navire, étranger ou russe, puisse être nationalisé, l'origine du bâtiment a un certain intérêt au point de vue des conditions de la propriété. Ainsi le navire construit en Russie peut appartenir à tout sujet russe, qu'il soit ou non inscrit dans les guildes ; mais les navires étrangers ne peuvent être acquis que par des commerçants de la première ou de la seconde guilde. Les étrangers, de quelque faveur qu'ils puissent jouir en Russie, ne peuvent être propriétaires de navires en tout ou en partie. Mais cette prohibition n'ayant pas de sanction légale, les étrangers deviennent souvent, par des ventes simulées à des

sujets russes, propriétaires de navires appartenant à cette nationalité.

La nationalité d'un navire russe est constatée par une patente qui n'a pas besoin d'être renouvelée à chaque changement de propriétaire, et qui se transmet comme un titre de propriété. La patente, revêtue du sceau du ministère de la marine, est délivrée par l'autorité maritime du port, et, à son défaut, par le bureau des douanes. — L'empereur seul peut donner à un navire étranger l'autorisation de naviguer sous pavillon russe.

Le ministre des affaires étrangères délivre des firmans spéciaux aux bâtiments de commerce qui naviguent dans les eaux de la Porte Ottomane ; ces firmans ne sont accordés qu'après l'acquittement de certains droits perçus, soit par les autorités des villes, soit par l'administration des douanes.

Les sujets russes ont seuls le droit de se livrer au cabotage, d'un port de l'Empire à un autre, et sur des bâtiments russes. L'art. 574 du Code de commerce russe, qui édicte cette disposition, ajoute une exception pour les ports de la mer Noire, de la mer d'Azow et ceux des bords du Danube, où le cabotage devait rester permis aux navires étrangers, pendant une période de dix ans, du jour de la promulgation du Code de commerce.

Un ukase de 1846, modifiant les art. 589 à 592 du Code de commerce, sur la composition de l'équipage, admet qu'un navire peut naviguer sous pavillon impérial, sans être conduit par un capitaine ou un timonnier russe ; il suffit que le quart des matelots soient sujets de l'empire.

Grèce et îles Ioniennes. — La nationalité des bâtiments, en Grèce, est réglée par une ordonnance royale du 14 novembre 1835.

1° *Construction.* — Les navires grecs peuvent avoir été construits à l'étranger aussi bien qu'en Grèce même. Néanmoins, pour être nationalisés, les bâtiments de construction étrangère doivent : Ou avoir été pris par des marins grecs, soit sur l'ennemi, soit sur des pirates et déclarés de bonne prise ; ou avoir été saisis par contravention aux lois du royaume ; ou, ayant fait naufrage en Grèce et s'étant trouvés en état d'innavigabilité, y avoir été vendus et réparés ; ou être la propriété de Grecs ayant

résidé à l'étranger, lesquels se sont rapatriés ; ou avoir appartenu à des sujets grecs le 15 octobre 1835, jour de la promulgation d'une ordonnance sur la matière, que celle de 1836 a remplacée ; ou, enfin, avoir été achetés par des Grecs, pourvu que cet achat ait été déterminé par un intérêt majeur. En fait, les autorités admettent toujours sans examen l'existence de cet intérêt majeur ; du reste, les achats par les Grecs de navires construits à l'étranger sont moins nombreux que les ventes faites aux étrangers de navires grecs.

Le droit de naturalisation est de 10 p. 100 de la valeur.

2° *Propriété.* — Les étrangers sont admis à prendre part, pour la moitié, à la propriété d'un bâtiment grec. Le gouvernement, toutefois, se réserve de restreindre cette faculté à l'égard des pays étrangers où les Grecs seraient exclus de la participation à la propriété des bâtiments nationaux.

Dans le silence de la loi, les jurisconsultes du pays pensent que les bâtiments appartenant à une société anonyme ou en commandite, ayant dans le pays une existence légale, et comptant dans son sein des étrangers, peuvent être admis au privilége de la nationalité, et leur opinion est confirmée par l'usage. Néanmoins, cette faveur n'est acquise qu'autant que les gérants responsables sont sujets grecs établis dans le pays. Pour la société anonyme en particulier, l'ordonnance qui l'autorise implique pour elle le droit de posséder des bâtiments nationaux.

3° *Composition des équipages.* — Tous les officiers et les trois quarts au moins de l'équipage d'un bâtiment national doivent être sujets grecs.

Haïti. — La nationalité des bâtiments, à Haïti, est réglée par un décret du 11 août 1843.

1° *Construction.* — Un bâtiment haïtien peut indifféremment avoir été construit dans le pays ou à l'étranger.

La nationalisation des bâtiments est soumise à des droits qui varient suivant le tonnage.

2° *Propriété.* — Il doit appartenir entièrement à des Haïtiens. Tout Haïtien résidant en pays étranger peut être propriétaire, en totalité ou en partie, d'un bâtiment national, s'il est prouvé, dar un certificat du consul d'Haïti, qu'il n'a point prêté serment

de fidélité à l'État dans le territoire duquel il réside, et qu'il est soumis à la juridiction consulaire d'Haïti.

Si le bâtiment a été construit à l'étranger, la propriété doit en être transmise à un Haïtien, par un acte authentique. Tout Haïtien qui prête son nom à la naturalisation d'un bâtiment étranger, ou qui concourt à la naturalisation d'un bâtiment étranger, ou qui concourt comme officier public à une vente simulée, est passible d'une amende de 2,000 gourdes. — En fait, néanmoins, d'après le consul de France au Port-au-Prince (lettre du 11 juillet 1851, transmise le 9 septembre), la plupart des grands navires sous pavillon haïtien appartiennent à des étrangers qui se servent du nom d'un indigène.

3° *Composition de l'équipage.* — Les officiers et la moitié de l'équipage doivent être Haïtiens. — Ici encore la loi est généralement éludée, surtout dans les voyages de long cours.

États-Unis. — La nationalité des bâtiments, aux États-Unis, est réglée par les actes des 31 décembre 1792, 18 février 1793, 1er mars 1817 et 23 décembre 1852.

La législation antérieure à 1852 s'était montrée fort large dans l'inscription des navires, qu'ils fussent construits dans les ports de l'Union ou à l'étranger; mais la loi de 1852 ne considère comme bâtiments nationaux que ceux qui ont été construits dans le pays, à moins qu'ils n'aient été capturés en guerre et déclarés de bonne prise, ou confisqués et vendus pour infraction aux lois de la République. Néanmoins un bâtiment de construction étrangère qui, ayant fait naufrage sur les côtes des États-Unis, aurait été acheté et réparé par un ou plusieurs citoyens américains, et dont les frais de réparations équivaudraient aux trois quarts de sa valeur, peut être naturalisé avec l'autorisation du secrétaire du trésor.

Cependant les Cours se sont relâchées dans l'application de la loi de 1852, à l'occasion de la guerre européenne de 1859, et il a été décidé que les navires de construction étrangère, achetés de bonne foi et possédés entièrement par des citoyens des États-Unis, auraient droit, dans les circonstances dont nous parlons, comme propriété américaine, à la protection des États-Unis. Il est vrai que ces navires ne sont pas assujettis à avoir à bord le regis-

tre spécial, réservé aux navires de construction américaine, qu'ils ne peuvent recevoir ni rôle d'équipage ni licence ; mais leur simple qualité de propriété américaine suffit pour les placer sous la protection du pavillon de l'Union. Du reste cette doctrine est conforme aux actes des 14 avril 1802 chap. XVI, et 2 mars 1803 chap. LIX. Il y a plus, le collecteur des douanes délivre aux propriétaires de ces navires un certificat attestant la qualité de citoyen dont ils justifient et la bonne foi de leur achat ; ce certificat est délivré après de sérieuses justifications et après l'enregistrement de l'acte de vente (Dépêche du secrétaire du trésor du 25 juin 1859, et circulaire du collecteur de la douane de New-York du 1er juillet suivant).

Un navire américain doit appartenir en totalité à un citoyen ou à des citoyens de l'Union. Le navire perd sa nationalité si son propriétaire perd lui-même sa qualité de citoyen par une résidence habituelle à l'étranger, à moins qu'il ne soit consul ou agent accrédité de l'Union. — Toutefois il suffirait, d'après l'acte de 1792, sect. II, qu'il fût associé à une maison composée de citoyens de l'Union résidant aux États-Unis et y faisant le commerce. — Dans l'État de New-York, un étranger peut avoir part à la propriété d'un bâtiment appartenant à une société par actions qui a obtenu une charte de la législature ; mais plusieurs jurisconsultes sont d'avis que cette permission est inconstitutionnelle et que le congrès pourrait s'y opposer.

Il importe de remarquer les circonstances qui, en faisant perdre au propriétaire du navire sa qualité de citoyen, enlèvent en même temps au navire son caractère national : ainsi les citoyens naturalisés ne peuvent séjourner plus d'un an dans leur pays natal, ni plus de deux ans dans un autre pays étranger, s'ils ne veulent perdre les avantages attachés à l'enregistrement du bâtiment (acte du 27 mars 1804, chap. LII). Quant aux autres citoyens résidant à l'étranger, ils conservent leurs droits, comme nous l'avons vu plus haut, par leur association avec une maison de commerce américaine.

L'enregistrement s'opère dans le district du port auquel appartient le navire, c'est-à-dire dans le port où l'armateur est domicilié ; s'il y a plusieurs armateurs, cet enregistrement est effectué

dans le port où l'armateur le plus voisin réside; cependant le navire peut être enregistré dans le port où demeure un fondé de pouvoirs, lors même que son domicile serait dans un autre district. Si le navire se trouve dans un autre port, il peut également y être enregistré; mais, dès son arrivée dans le port ci-dessus désigné, le registre du navire doit être changé, à peine de nullité et d'une amende de cent dollars (Acte de 1792, sect. I et XI, chap. 1). — La même règle est applicable au cas où un fondé de pouvoirs achète un bâtiment dans un autre district.

Avant l'enregistrement, le propriétaire doit affirmer sous serment et signer que le navire a été construit aux États-Unis, qu'il a toujours appartenu exclusivement à des citoyens de l'Union et que le capitaine est américain. Les copropriétaires du navire sont tenus d'adresser la même déclaration appuyée de leur serment au directeur des douanes, dans les quatre-vingt-dix jours qui suivent l'enregistrement, à peine de nullité de l'enregistrement. Ces formalités peuvent être remplies par tout copropriétaire, à la direction des douanes du district où il réside ou même devant un tribunal supérieur.

Si le navire est neuf, le propriétaire qui requiert l'enregistrement doit produire, en outre, une attestation du constructeur, certifiant que le navire a été construit par lui ou sous sa direction, et indiquant le mode de construction, le nombre des agrès ou des mâts, la longueur, la largeur, la profondeur, le tonnage et toutes les désignations propres à établir l'identité du navire (Acte de 1792, sect. VIII). — Le navire doit être jaugé par le directeur des douanes; à cet effet, il lui est délivré un certificat, signé du propriétaire présent ou de son fondé de pouvoirs, à peine de nullité. Le jaugeage n'a lieu qu'après le premier enregistrement, à moins qu'il n'ait été changé.

Les armateurs et les capitaines doivent fournir caution que le registre destiné au bâtiment ne servira qu'à lui seul, et que, dans le cas de force majeure, le certificat du registre sera remis au directeur du district, dans les huit jours de l'arrivée du capitaine.

Lorsque le navire a été vendu en tout ou en partie à un étranger, la remise de l'acte d'enregistrement doit être effectuée dans les sept jours de la vente, si le navire est dans un port des États-

Unis ; sinon, dans les huit jours après l'arrivée du capitaine.

Lorsqu'un navire a été changé, il doit être enregistré de nouveau, et, si le capitaine n'est plus le même, on exige le serment qu'il est Américain ; il en est fait mention au dos de l'acte d'enregistrement. — Tout changement de capitaine est mentionné sur l'acte d'inscription, de la même manière que sur l'acte d'enregistrement.

Si l'acte d'enregistrement est perdu, le capitaine doit affirmer sous serment que le navire porte le nom qui lui est désigné, et qu'il remettra l'acte, s'il vient à le retrouver. — La nouvelle inscription du navire se fait dans les mêmes formes que l'acte primitif.

Tout navire enregistré reçoit, sur la présentation de son registre, un rôle d'équipage et une licence. Toutefois les bâtiments employés pour la pêche ou le cabotage ne sont pas soumis à l'enregistrement, bien qu'ils doivent réunir les mêmes conditions que les navires qui y sont assujettis; il suffit que ces bâtiments soient enrôlés et qu'ils obtiennent une licence. — Les bateaux pêcheurs ou de cabotage qui n'auraient reçu ni enrôlement ni licence ne peuvent charger aucune marchandise étrangère, sous peine de confiscation (acte du 18 fév. 1793).

Les officiers des navires américains et les deux tiers de l'équipage doivent être citoyens de l'Union. Cette proportion doit exister durant tout le voyage, sauf les cas de maladie, de mort, de désertion, et celui où tout ou partie de l'équipage aurait été fait prisonnier (acte du 1er mars 1817). — A l'égard des bâtiments non nationaux et considérés seulement comme propriété américaine, dont nous avons parlé plus haut, il n'existe aucune prescription applicable, quant à la composition de l'équipage.

Brésil. — La nationalité des bâtiments, au Brésil, est réglée par les art. 457 à 465 du Code de commerce brésilien, et, en ce qui concerne la naturalisation des bâtiments étrangers, par le décret du 24 octobre 1846.

Un bâtiment brésilien peut indifféremment avoir été construit dans le pays ou à l'étranger. Mais la naturalisation d'un bâtiment étranger, autre que celui qui a été capturé en guerre et déclaré de bonne prise, est soumise au paiement de 30 pour 100 du prix d achat; et de plus, en quelque port que la vente s'effectue, le

vendeur doit justifier de l'assentiment du consul de la nation à laquelle le navire appartient. Le droit de naturalisation n'était primitivement que de 15 p. 100; les nouvelles exigences ont pour but non-seulement de favoriser la construction locale, mais aussi d'empêcher, autant que possible, l'accroissement de la navigation du Brésil aux côtes d'Afrique, navigation à laquelle la traite des noirs donne un certain attrait pour beaucoup de trafiquants, et à laquelle s'emploient de préférence les bâtiments qui se naturalisent.

Pour être national, un bâtiment doit être exclusivement propriété brésilienne, et un étranger ne peut y avoir de part d'intérêt. S'il était prouvé qu'un bâtiment enregistré sous le nom d'un sujet brésilien appartînt en tout ou en partie à un étranger, il y aurait lieu à confiscation, et la moitié du produit de la vente du navire serait dévolue au dénonciateur. — Les sujets brésiliens, domiciliés en pays étranger, ne peuvent posséder un bâtiment brésilien, à moins qu'ils ne soient associés à une maison de commerce brésilienne, établie dans l'Empire, et à laquelle le navire appartiendrait. En droit, un bâtiment national ne peut appartenir à une société anonyme ou en commandite comptant dans son sein des étrangers; mais, en fait, cette disposition est souvent transgressée.

Si un navire brésilien passe, à un titre quelconque, en tout ou en partie, en la possession d'un étranger, ce navire ne peut naviguer de nouveau, comme bâtiment national, qu'après avoir été rétrocédé à un sujet brésilien.

Celui qui fait construire un navire peut adopter la forme et les dimensions qui lui conviennent; mais le navire ne peut appareiller avant d'avoir été soumis à la visite préalable des capitaines de port qui s'assurent si la construction est conforme aux règles de la navigation. L'acte d'expertise est déposé au greffe du tribunal de commerce, avant qu'il ne soit procédé à l'enregistrement du navire. Un décret du 19 mai 1846 prescrit même à celui qui fait construire un navire, d'en remettre préalablement le plan à l'inspecteur de l'arsenal de marine, ou, à son défaut, au capitaine du port, qui fait examiner par une commission nommée à cet effet les conditions de la construction du navire par rapport à son ton-

nage, son état de solidité, ses dimensions, en tenant compte de l'emploi auquel il est destiné. Tout navire brésilien doit être enregistré au tribunal de commerce du domicile de son propriétaire ou de l'armateur; il n'y a d'exception que pour les navires caboteurs et les bateaux pêcheurs. L'enregistrement doit contenir : la déclaration du lieu où le navire a été construit, le nom du constructeur et la qualité des matériaux employés; les dimensions du navire et son tonnage dûment vérifié et poinçonné; le jour de son lancement à la mer, le nom de chacun des propriétaires ou copropriétaires, et leurs domiciles respectifs; la mention de la part de chaque copropriétaire, s'il y en a plusieurs, l'époque de leurs acquisitions respectives et la nature de leur titre d'acquisition; ces déclarations doivent accompagner la demande d'enregistrement. Le nom du navire enregistré, ceux des propriétaires et de l'armateur doivent être publiés dans les journaux de la localité.

Si le bâtiment est de construction étrangère, l'enregistrement énonce le lieu d'origine, le nom du bâtiment, le titre en vertu duquel il est devenu propriété brésilienne, le nom du constructeur, s'il est connu d'après les pièces produites.

Le propriétaire armateur doit affirmer sous serment, devant le président du tribunal, que sa déclaration est sincère, et que tous les propriétaires du navire sont sujets brésiliens; il s'oblige en outre à ne pas faire un usage illégal du certificat d'enregistrement, et à le remettre au tribunal, dans le délai d'un an, en cas de vente, perte ou déclaration d'innavigabilité du bâtiment; et cela sous peine d'amende.

S'il n'y a pas de tribunal de commerce au lieu où la déclaration doit être reçue, elle est faite devant le magistrat jugeant commercialement, et les pièces justificatives sont remises à ce magistrat.

Si le navire change de propriétaire ou de nom, il y a lieu à un nouvel enregistrement devant le tribunal compétent.

Tout changement de capitaine est porté sur l'acte d'enregistrement.

En cas de perte du certificat d'enregistrement, le propriétaire armateur peut en obtenir un nouveau en affirmant sous serment

la perte qu'il en a faite, et en renouvelant les déclarations nécessaires devant le conservateur de la province.

Bien que les traités du gouvernement brésilien avec les puissances étrangères stipulent, en principe, que le capitaine et les trois quarts de l'équipage d'un bâtiment national doivent être Brésiliens, la loi exige seulement que le capitaine soit Brésilien et domicilié dans l'Empire.

Buénos-Ayres. — 1° *Construction*. — Tout habitant de l'État peut construire ou faire construire des navires ou en acheter à l'étranger, au moyen d'un acte public porté à la connaissance de l'autorité maritime. Lesdits navires sont nationaux de fait et de droit. Ils acquittent un droit à la valeur de 15 p. 100.

2° *Propriété*. — Les étrangers peuvent posséder des bâtiments nationaux, aussi bien que les citoyens. Il en est de même, par suite, des sociétés anonymes, quelle que soit la nationalité des membres qui les composent.

3° *Composition des équipages*. — La nationalité n'est pas exigée de l'équipage ; du moment qu'un navire national a présenté son rôle d'équipage à l'autorité maritime et que celle-ci l'a inscrit sur le registre des matricules, tous les hommes qui composent cet équipage sont de droit citoyens de l'État, tant qu'ils appartiennent au navire.

Chili. — La nationalité des bâtiments, au Chili, est réglée par la loi du 28 juillet 1836, par les décrets des 25 janvier 1847 et 29 décembre 1848, et par les art. 827 et suivants du Code de commerce chilien.

Un bâtiment chilien peut indifféremment avoir été construit sur les chantiers de la République ou sur ceux des autres nations. Les bâtiments de construction étrangère paient un droit d'entrée de 30 p. 100 de leur valeur. — Si le navire a été construit ou réparé dans un des ports du Chili, il ne peut naviguer avant d'avoir été visité et déclaré en bon état de navigation par des experts désignés par l'autorité compétente.

Aux termes de la loi de 1836, tout bâtiment chilien doit être la propriété exclusive de citoyens du pays ou d'étrangers naturalisés. Cependant un autre décret du 28 décembre 1848 a admis, conformément à un usage constant, que les étrangers domiciliés

au Chili depuis plus de trois ans, et y exerçant un commerce ou une industrie, pouvaient être propriétaires de navires chiliens.

Tout navire doit, pour être considéré comme national, avoir été immatriculé sur un registre spécial.

D'après la loi de 1836, l'équipage des bâtiments chiliens devait se composer : du jour de la promulgation de la loi à la fin de 1837, d'un quart au moins de matelots chiliens; dans les années 1838 et 1839, de la moitié ; dans les années suivantes, des trois quarts.

Cependant le Président de la république, sur l'avis du conseil d'État, pouvait abaisser la proportion. Il avait usé d'abord de cette faculté par le décret du 25 janvier 1847, qui avait réduit le nombre des matelots chiliens à la moitié de l'équipage. Un autre décret du 5 février 1856 avait disposé que le nombre des marins étrangers pourrait s'élever aux deux tiers du personnel de l'équipage, le capitaine et le mousse compris. Par deux nouveaux décrets des 28 juin 1857 et 30 août 1859, le délai de deux années pour l'application de cette mesure a été successivement prorogé.

Quant aux capitaines, ils devaient, au bout de douze années, être Chiliens, naturels ou naturalisés, ou étrangers ayant honorablement servi dans la marine militaire de la république, pendant un an en temps de guerre, pendant trois ans en temps de paix. Mais les capitaines de la marine chilienne étant encore, à l'expiration du terme légal, en majeure partie étrangers, une loi du 4 avril 1848 a suspendu jusqu'à nouvel ordre les effets de cette disposition. Une circulaire du ministre de la marine, de 1855, a rappelé aux administrateurs maritimes du pays les dispositions qui précèdent.

Pérou. — La nationalité des bâtiments, au Pérou, est réglée par les décrets des 10 décembre 1836 et 16 mars 1839.

Il est indifférent, pour la nationalisation des navires, qu'ils aient été construits au Pérou ou à l'étranger. Cependant les bâtiments de construction étrangère paient à l'importation un droit de 25 p. 100. — Les constructeurs de navires peuvent adopter la forme et les dimensions qui leur conviennent; mais le navire doit, avant d'être livré à la navigation, être soumis à la vérification d'experts nommés par les autorités maritimes.

Un navire national doit appartenir à un ou plusieurs citoyens du Pérou. Si cependant il est la propriété d'une compagnie, il suffira, pour lui donner droit aux avantages de la nationalité, que la moitié des associés soit composée de citoyens du pays, l'autre pouvant se composer d'étrangers nationalisés. — Le décret de 1839 frappe de confiscation le bâtiment naviguant sous le pavillon péruvien, dans la propriété duquel un étranger serait intéressé, et inflige des peines sévères aux citoyens du Pérou, qui, en pareil cas, serviraient aux étrangers de prête-nom.

Le capitaine d'un bâtiment national doit être Péruvien, ou avoir obtenu des lettres de naturalisation.

Le reste de l'équipage doit compter au moins un cinquième de nationaux ; les matelots étrangers ayant servi honorablement deux années dans un navire de l'État peuvent y être admis à ce titre.

Cette proportion légale est requise sous peine d'une amende de 50 piastres pour chaque matelot national qui manquerait, à moins que le propriétaire ne justifie de la mort ou de la désertion du matelot, ou d'un cas de force majeure qui l'aurait forcé d'enfreindre la loi. Mais cette proportion peut être altérée par le Gouvernement, soit en temps de guerre, soit pour un service spécial auquel il emploierait un bâtiment de commerce.

D'après le décret de 1839, art. 3, le bénéfice dont jouissent les importations directes des pays de production par bâtiments nationaux est subordonné à la condition, pour ces bâtiments, d'avoir le tiers de leur équipage composé de Péruviens.

Uruguay. — Les conditions de la nationalité des bâtiments, dans la république d'Uruguay, ne sont réglées par aucune loi spéciale. Les dispositions à ce sujet, éparses dans divers documents légaux, peuvent être résumées comme suit :

1° *Construction.* — Un navire uruguayen ou oriental peut indifféremment avoir été construit dans un chantier du pays ou acheté à l'étranger. — Dans ce dernier cas, il est naturalisé, s'il a été vendu à un citoyen par-devant le consul de sa nation, et si l'acquéreur a rempli les formalités requises pour la délivrance, par le ministre de la marine, de la patente de navigation.

Le bâtiment de construction étrangère paie, à l'importation, un droit de 15 p. 100 de sa valeur (Loi du 22 juin 1861).

2° *Propriété.* — Le navire national doit être la propriété d'un citoyen d'Uruguay.

Composition de l'équipage. — Les règlements à ce sujet n'ont concerné ici que le cabotage. La loi du 9 janvier 1834, sur cette matière, exige que le patron soit citoyen d'Uruguay, et qu'il ait avec lui, à bord, un compatriote au moins ; mais cette disposition, quelque large qu'elle soit, n'est pas appliquée.

Paraguay. — Les conditions de la nationalité des bâtiments, au Paraguay, sont réglées comme il suit par une loi du 3 novembre 1853 :

1° *Construction.* — En principe, le navire national est celui qui a été construit dans les chantiers du pays ; mais tout navire de construction étrangère peut être nationalisé par un décret du gouvernement de la république.

2° *Propriété.* — Un bâtiment national peut appartenir en tout ou en partie à des étrangers, et les réparations à l'étranger, quel qu'en soit le montant, ne lui ôtent pas son caractère.

Composition de l'équipage. — Le capitaine ou le subrécargue et la moitié au moins de l'équipage doivent être nationaux.

Mexique. — La nationalité des bâtiments, au Mexique, est réglée par l'art. 4 du décret du 9 janvier 1856, sur les primes de navigation.

1° *Construction.* — Un navire mexicain doit avoir été construit sur le territoire de la république, sauf le cas où il aurait été capturé sur l'ennemi et déclaré de bonne prise. Sont, en outre, considérés comme mexicains les navires reconnus comme tels d'après les règlements précédemment en vigueur. Les règlements compris dans les décrets des 28 janvier 1826, 30 novembre 1829 et 16 août 1830 admettaient au bénéfice de la nationalité les bâtiments de construction étrangère.

2° *Propriété.* — Il doit appartenir exclusivement à des Mexicains.

3° *Composition des équipages.* — Le capitaine et les deux tiers de l'équipage doivent être Mexicains de naissance ou naturalisés.

Nouvelle-Grenade. — La nationalité des bâtiments, dans la république de la Nouvelle-Grenade, est réglée par la loi du 25 avril 1857 et par la résolution présidentielle du 2 mars 1855.

1° *Construction.* — Un bâtiment national peut indifféremment

avoir été construit sur le territoire de la république ou à l'étranger.

Le navire étranger doit recevoir une patente et payer au trésor national un droit de naturalisation (5 fr. par tonneau; le tonneau, dans la Nouvelle-Grenade, est d'une capacité d'un mètre cube et demi et d'un poids de 10,000 kilog.).

2° *Propriété.* — Par application de l'art. 8 de la constitution de la république, lequel accorde la jouissance des droits civils aux étrangers qui se soumettent à ses lois, un étranger peut posséder des navires néo-grenadins au même titre qu'un citoyen de la Nouvelle-Grenade (Résolution du 2 mars 1855); il peut également nationaliser des bâtiments étrangers dont il est propriétaire.

3° *Composition des équipages.* — Rien n'est exigé à cet égard.

Salvador. — La nationalité des bâtiments, dans l'État du Salvador, est réglée par un décret du 23 janvier 1857.

1° *Construction.* — Les navires nationaux peuvent avoir été construits à l'étranger; mais ceux qui l'ont été dans le pays jouissent d'une remise de moitié sur les droits afférents aux marchandises qu'ils importent au retour de leur voyage à l'étranger. Les bâtiments de construction étrangère paient à l'importation 4 p. 100 de la valeur.

2° *Propriété.* — Les navires nationaux doivent être la propriété des Salvadoriens ou de Centre-Américains établis dans l'État, ou d'étrangers y naturalisés conformément aux lois.

3° *Composition des équipages.* — Le capitaine pouvait être étranger; mais cinq ans après la promulgation du décret sur la matière, l'équipage devait se composer, pour un quart, de Salvadoriens; dans les cinq années suivantes, pour la moitié; au bout de dix ans, en totalité. Le bâtiment qui se fait nationaliser doit, à son arrivée de l'étranger, avoir son équipage composé de Salvadoriens pour un quart.

Vénézuéla. — La nationalité des bâtiments, dans l'État de Vénézuéla, est réglée par une loi spéciale du 10 mars 1842.

1° *Construction.* — Les bâtiments vénézuéliens peuvent indifféremment avoir été construits dans le pays ou à l'étranger. —

Les bâtiments de construction étrangère paient, à l'importation, un droit de 30 p. 100 de leur valeur.

2° *Propriété.* — Ils doivent appartenir *en totalité* à des citoyens de l'État. Toute personne qui prête son nom pour faire admettre à la nationalité un navire appartenant à un étranger est passible d'une amende évaluée à 400 francs. Par une dérogation toute spéciale à cette règle, le gouvernement vénézuélien, autorisé par le congrès, a, le 24 juin 1851, accordé, sous diverses conditions, à un Français, délégué d'une compagnie composée d'individus de différentes nations, le privilége de faire naviguer des bateaux à vapeur sous le pavillon du pays.

3° *Composition des équipages.* — Pour être capitaine d'un bâtiment vénézuélien, il faut être citoyen vénézuélien de naissance ou par naturalisation. Aucun bâtiment national de plus de dix tonneaux ne peut naviguer à l'étranger si, indépendamment du capitaine, le tiers de l'équipage au moins n'est vénézuélien.

Pays musulmans. — Les conditions de la nationalité des bâtiments, en Turquie, différentes de celles qui sont exigées dans les États chrétiens, sont, d'après une lettre de la Légation de France à Constantinople, en date du 25 juillet 1851 :

1° A l'égard des sujets de la Porte, armateurs, patrons ou commandants, ces derniers en leur nom personnel à défaut des premiers, obligation de donner des garanties sérieuses de moralité et de solvabilité, et de fournir caution pour les actions judiciaires qui pourraient leur être intentées;

2° A l'égard des étrangers, même obligation; de plus celle de ne reconnaître que la loi musulmane dans les actions judiciaires, et présentation d'un certificat constatant que l'autorité dont relèvent ces étrangers n'y met aucune opposition; la caution doit être fournie par deux négociants ottomans déclarant, en l'absence de l'armateur ou patron, se soumettre, en son lieu et place, à toutes les suites des engagements qu'il contracte.

CHAPITRE II

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES ET DES ARMATEURS.

LÉGISLATION FRANCAISE.

Le propriétaire d'un navire n'est pas toujours l'armateur. On désigne plus particulièrement par le nom d'armateur celui qui arme un navire pour une expédition déterminée, et qui choisit le capitaine, sans considérer s'il a ou non un droit de propriété ou de copropriété sur le navire. Mais de ce que l'armateur, ayant acquis la disposition du navire pour une entreprise projetée, se présente avec le caractère d'un véritable mandataire du propriétaire, on a été amené à confondre la qualité d'armateur avec celle de propriétaire; le code français lui-même est souvent tombé dans cette confusion. Du reste, l'armateur est le plus souvent, dans la pratique commerciale, l'un des copropriétaires auxquels on donne aussi le nom de *quirataires* ou *participants* (prenant part); et en cette double qualité, il est chargé de la gestion des intérêts communs, non-seulement pour l'expédition qui lui est confiée, mais aussi pour tout ce qui est relatif au navire. En même temps qu'il est investi de ces droits, l'armateur reste soumis aux obligations de tout mandataire, et, en outre, à certaines obligations spéciales.

Cependant l'armateur peut être un tiers n'ayant aucune part de propriété dans le navire: par sa seule qualité d'armateur, il est bien le mandataire des propriétaires; mais, à la différence de l'armateur copropriétaire, il ne lui serait pas permis de faire l'abandon du navire, dans les cas spécifiés par la loi : ce droit est inhérent à la qualité de copropriétaire.

Les rapports des copropriétaires de navires entre eux, les droits et obligations des armateurs vis-à-vis des propriétaires de navires ou vis-à-vis du capitaine, donnent lieu à des questions nombreuses et complexes que nous examinerons dans les paragraphes suivants.

§ 1. — De la nature de la communauté d'intérêt des copropriétaires de navires.

L'importance des capitaux que nécessitent la construction et l'armement d'un navire, exigent le plus souvent l'association de plusieurs commerçants. Les parts de chacun, dans le navire, prennent le nom de *quirats*, d'où celui de *quirataires* donné aux propriétaires de ces parts. Il ne faut pas croire néanmoins que les copropriétaires forment entre eux, de plein droit et sans convention expresse, une société commerciale : il n'existe entre eux qu'une simple communauté d'intérêts qui se règle suivant la disposition de l'art. 220 du Code de commerce :

« En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis de la majorité est suivi. — La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur. — La licitation du navire ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire, s'il n'y a par écrit convention contraire. »

De ce principe que les copropriétaires ne sont pas de plein droit en état de société, il suit que la copropriété ne pourrait être prouvée par témoins, comme le serait une société en participation. La propriété ne peut être régulièrement constatée que par le registre de la douane ou l'acte de francisation. Aux termes d'un décret du 27 vendémiaire an II, les droits de chacun des copropriétaires

doivent être inscrits au dos de l'acte de francisation ; et à l'égard des tiers, ceux-là seuls dont les noms se trouvent inscrits sont propriétaires du navire. Par suite la vente d'un navire n'est valable, à l'égard des tiers, qu'autant qu'elle est inscrite dans l'acte de nationalité (Cass., 3 juin 1863).

De ce que les propriétaires du navire ne sont pas, par cette seule qualité, constitués en société, il suit encore qu'on ne peut appliquer la disposition de l'art. 1859 du Code civil, suivant laquelle les associés qui n'ont point réglé le mode d'administration, sont censés s'être donné réciproquement le pouvoir d'administrer l'un pour l'autre, sous réserve, en faveur de ceux qui n'ont pas donné leur consentement, de s'opposer aux opérations nouvelles qui ne sont pas encore conclues. Entre les copropriétaires d'un navire, c'est l'avis de la majorité qui doit être suivi pour ce qui est d'intérêt commun. Ainsi le prescrit l'art. 220 précité, lequel permet aussi de fixer, par acte écrit, tout autre mode de gestion.

L'avis de la majorité est déterminé par le nombre des parts dans le navire, et non par celui des copropriétaires. Ainsi l'avis d'un seul quirataire dont la portion d'intérêt dans le navire excéderait la moitié, prévaudrait sur l'avis des autres intéressés. Son avis serait suffisant, par exemple, pour faire liciter le navire, et les autres copropriétaires ne seraient pas fondés à s'y opposer.

Toutefois l'art. 220 limite le droit de la majorité à ce qui est d'intérêt commun, et l'on entend par cette expression ce qui est relatif à l'expédition maritime, au choix du capitaine et de l'équipage, aux instructions à donner au capitaine, à l'affrétement. Par suite, la majorité peut contraindre la minorité à subvenir aux frais d'armement

du navire, du radoub ; elle peut même à cet effet contracter un emprunt à la grosse et grever la part des opposants (Caen, 9 déc. 1861). Il est admis néanmoins que la majorité excéderait son droit, si elle fixait arbitrairement la somme à consacrer aux réparations du navire, sans présenter préalablement un devis à l'assemblée des intéressés.

La jurisprudence est aussi d'accord avec la doctrine pour décider que la majorité ferait un exercice abusif de son droit, si elle voulait contraindre la minorité à contribuer au chargement, et si, sur le refus de la minorité, elle chargeait des marchandises en proportion de son intérêt, sans tenir compte du fret à la minorité. En effet, la contribution à l'armement est une obligation résultant de la qualité de copropriétaire du navire; mais il n'en est pas de même du concours au chargement.

Nous avons vu, d'après l'art. 220, que la vente judiciaire ne peut avoir lieu que sur l'avis conforme de la majorité; sans doute il y a là une exception à ce principe général que *nul n'est tenu de rester dans l'indivision*. Mais cette situation, rigoureuse pour la minorité, est tempérée par le droit qui appartient toujours au quirataire de vendre sa portion d'intérêt soit à ses copropriétaires, soit à un tiers ; et les autres copropriétaires ne seraient pas admis à s'y opposer.

Il n'est pas contesté que l'art. 220 doive recevoir son application, lors même que des femmes ou des mineurs figurent parmi les intéressés. Enfin les mêmes dispositions sont également applicables lorsque la communauté d'intérêt existe non sur un seul, mais sur plusieurs navires.

Toutes les fois qu'il s'agit, non d'un intérêt commun, mais d'un intérêt particulier à chacun des copropriétaires, la majorité ne saurait lier la minorité. Ainsi chacun des

intéressés reste libre de faire assurer ou non sa part de propriété dans le navire. L'aliénation volontaire du navire ne pourrait pas être non plus imposée par la majorité à la minorité. S'il n'y a à cet effet consentement unanime, la licitation ne peut être que judiciaire. Enfin le droit de faire abandon du navire, dont nous parlerons au paragraphe 3, est aussi un droit dont chacun des copropriétaires peut user ou non ; il n'y a pas, à cet égard, de solidarité entre les intéressés.

On a posé la question de savoir si les débris d'un navire déclaré innavigable ayant été employés à la construction d'un nouveau navire, les copropriétaires du premier navire avaient un droit de copropriété sur le second, et il a été jugé que le fait de la reconstruction était insuffisant, si les copropriétaires du premier navire n'avaient pas expressément manifesté l'intention de continuer la communauté entre eux, surtout lorsque les débris n'étaient entrés dans la reconstruction que pour une faible part (Rennes, 27 janv. 1826). Mais il paraît mieux dans l'esprit de la loi d'admettre, par application des art. 571 et 574 du Code civil sur l'accession de choses mobilières par spécification, que le reconstructeur devient seul propriétaire, à charge par lui de rembourser à qui de droit le prix des vieux matériaux. Il en serait autrement si l'un des propriétaires avait fait procéder à la démolition et à la reconstruction du navire sans avoir d'abord fait déclarer l'innavigabilité.

§ 2. — De l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires vis-à-vis des tiers.

Les obligations résultant de la qualité de propriétaire de navire sont ainsi déterminées par l'art. 216 du Code

de commerce : « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. — Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret. — Toutefois, la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que copropriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt. »

La responsabilité du propriétaire du navire, à raison des obligations contractées par le capitaine ou même par l'armateur que le propriétaire s'est substitué comme mandataire, est basée sur ce principe que le navire est tenu pour tout ce qui concerne son entretien et sa conservation. C'est en effet en vue du navire que les tiers font des avances ou des fournitures; et si le propriétaire ne contracte pas d'obligation personnelle, le navire n'en est pas moins affecté à la garantie des engagements pris par le mandataire nécessaire du propriétaire, c'est-à-dire par le capitaine ou l'armateur. La responsabilité personnelle du propriétaire étant limitée à la valeur du navire, le droit qui lui appartient de se libérer par l'abandon s'explique naturellement. Bien que le propriétaire soit tenu, comme nous venons de le dire, des obligations de l'armateur ou du capitaine, il n'en conserve pas moins une action récursoire contre ce dernier, s'il a excédé son mandat. Cependant, au point de vue de l'exercice de l'action, il importe de faire une distinction : Si le capitaine tient son mandat du propriétaire du navire, celui-ci est censé avoir

contracté avec le créancier, sa responsabilité restant limitée au navire; mais si le capitaine tient ses pouvoirs d'un armateur non propriétaire et simplement fréteur, l'armateur est censé substitué au propriétaire, et le créancier ne peut agir contre ce dernier.

Il n'est pas douteux que l'affréteur même de la totalité du navire n'est jamais responsable vis-à-vis des tiers, des obligations du capitaine, et qu'il ne peut être assimilé à l'armateur. L'affréteur peut, il est vrai, être obligé vis-à-vis du capitaine qui aurait agi dans les termes du mandat tacite, mais cette obligation particulière ne crée pas un droit contre lui en faveur des créanciers du capitaine. Il en serait autrement si le capitaine avait agi, en vertu d'un mandat exprès de l'affréteur, ou si le capitaine avait été choisi par l'affréteur et placé sous sa direction; car l'affréteur serait alors dans la situation d'un armateur.

En règle générale, le fournisseur n'a d'action que contre l'affréteur en totalité et ne peut poursuivre le propriétaire du navire, lorsqu'il est établi que ce fournisseur a su que le bâtiment naviguait pour le compte de l'affréteur. Mais si le propriétaire ou l'armateur ne peut, dans ce cas, répondre des obligations consenties par l'affréteur dans l'intérêt de l'expédition, il n'en est pas de même des obligations contractées par l'affréteur en totalité pour la conservation même du navire, par exemple, pour le relever, lorsqu'il vient à échouer (Mars., 14 janvier 1861.) Il a été également jugé que les fournitures faites en mer à un navire, dans un moment de détresse, constituent une dette dont répond l'armateur ou même le propriétaire, et pour laquelle il peut être poursuivi, sauf son recours contre l'affréteur en totalité (Mars., 7 juillet 1865). Enfin il a été jugé que le fournisseur qui a traité avec un affré-

teur, croyant traiter avec le propriétaire même du navire, a une action contre ce dernier, attendu qu'il n'a eu en vue que la chose affectée à la garantie de sa créance, et qu'il a entendu contracter avec le propriétaire de cette chose (Mars., 15 décembre 1865).

La jurisprudence nous signale certains cas dans lesquels la responsabilité personnelle des propriétaires du navire peut être engagée. Ainsi des copropriétaires qui ont affecté plusieurs navires au service d'une ligne de transports, ne peuvent substituer aux navires désignés d'autres navires, sans être responsables des dommages survenus, même par force majeure, vis-à-vis des chargeurs qui n'auraient pas expressément consenti à cette substitution. La même règle s'applique, du reste, lorsque le chargement est fait sur un autre navire que celui indiqué par le connaissement, sauf le recours des propriétaires du navire contre le capitaine à qui la faute serait imputable (Caen, 16 déc. 1861).

Le propriétaire du navire serait encore engagé personnellement, s'il s'agissait, non d'engagements contractés par le capitaine en cours de voyage, mais d'engagements pris par lui-même au port d'armement; en effet, le propriétaire agit alors comme le ferait le capitaine; il se trouve dans la même situation légale, et doit être considéré, à raison de ce fait, comme ayant agi en la double qualité de propriétaire et de capitaine. Or, l'art. 216 dit expressément que celui qui est à la fois capitaine et propriétaire du navire n'a pas la faculté de faire abandon. Il y a plus, lors même que les engagements ont été pris par le capitaine, il suffit qu'ils l'aient été au lieu d'armement et du domicile des propriétaires du navire, pour que ceux-ci soient présumés être intervenus à ces engagements ou

y avoir consenti, et, par suite, pour qu'ils soient privés du droit de faire abandon.

Cette question s'est souvent présentée pour les engagements des gens de mer, et le tribunal de Marseille, par jugement du 21 octobre 1859, a paru admettre la doctrine contraire. Mais les raisons de refuser aux propriétaires domiciliés au lieu de l'engagement la faculté de faire abandon, se déduisent des principes mêmes qui ont fait admettre ce droit. En effet, l'abandon a pour objet de mettre les propriétaires à l'abri des imprudences du capitaine qui, en cours de voyage, ne peut être dirigé ni contrôlé ; le capitaine agit alors en vertu d'un mandat légal et forcé ; mais ces raisons ne se rencontrent pas quand les propriétaires sont présents et qu'ils peuvent désavouer le capitaine ou ratifier ses actes. Au surplus, une circulaire ministérielle du 7 août 1863 se fonde sur la doctrine que nous soutenons, et admet que la responsabilité des propriétaires qui sont intervenus à l'engagement des gens de mer, existe même au cas où le contrat est rompu par force majeure, et que les propriétaires ainsi engagés personnellement sont tenus, à ce titre, sur leur fortune de terre aussi bien que sur le navire qui fait l'objet du gage. C'est aussi la jurisprudence de la Cour de cassation (Cass., 30 août 1859). On déciderait autrement, s'il s'agissait d'un voyage entrepris par le capitaine contre le gré des propriétaires. Enfin, les propriétaires cesseraient aussi d'être personnellement responsables, même s'ils avaient fait eux-mêmes l'engagement des matelots, dans le cas où le navire viendrait à périr par prise, bris ou naufrage : on rentrerait alors dans les termes de l'art. 259 du Code de commerce, qui restreint le gage des matelots aux débris qu'ils ont pu sauver. Toutefois, les proprié-

taires du navire qui auraient participé à leur engagement resteraient tenus des frais de leur rapatriement et retour, et des frais de nourriture, nonobstant le droit de faire abandon pour se libérer des loyers dus. L'obligation des propriétaires subsisterait, au contraire, en entier, si le navire était simplement en état d'innavigabilité (Bord., 29 juill. 1857, et Mars., 4 nov. 1861).

Nous signalerons encore quelques autres cas de responsabilité personnelle des propriétaires de navires. Cette responsabilité existe notamment contre l'armateur qui a signé et remis au capitaine des lettres de crédit pour les besoins de l'expédition ; il est alors personnellement tenu du paiement des traites souscrites par le capitaine, conformément aux instructions qu'il a reçues. La responsabilité existe encore à raison des faits dommageables causés par un navire innavigable expédié sur un port pour être désarmé et déchiré. En effet, l'abandon ne peut avoir lieu que pour la libération d'engagements relatifs au navire et à l'expédition, suivant l'art. 216 ; et l'on ne peut dire, dans le cas dont nous parlons, qu'il s'agisse d'engagements de cette nature.

§ 3. — De la limitation des obligations des propriétaires de navires par le droit de faire abandon.

Le droit d'abandon, consacré par l'art. 216 précité du Code de commerce, est la faculté qui appartient à tout propriétaire de navire de se libérer en délaissant le navire et le fret brut, des obligations consenties par le capitaine et de celles qui naissent des faits licites ou illicites du capitaine et des gens de l'équipage.

L'abandon maritime se présente avec des caractères qu'il importe de préciser. Constatons d'abord qu'il diffère

essentiellement du délaissement fait par un assuré à l'assureur lorsque la chose assurée est l'objet d'un sinistre majeur. En matière d'assurance, le délaissement est translatif de la propriété de la chose de l'assuré à l'assureur, et celui-ci est subrogé dans tous les droits et actions de l'assuré à raison de la chose délaissée, de telle sorte que si le navire, délaissé après échouement, vient à être relevé, et qu'il y ait un excédant d'actif, cet excédant profite à l'assureur. Dans le cas d'abandon, le propriétaire du navire profite de l'excédant d'actif, s'il vient à être réalisé ; et cela s'explique par cette considération que le navire et le fret sont tenus des dettes contractées pour les besoins du navire et de l'expédition, mais qu'il n'y a aucune raison de droit pour faire bénéficier le créancier de l'excédant, une fois que sa créance est couverte. L'assureur, au contraire, bénéficie légitimement de cet excédant, puisqu'il a remboursé la somme assurée.

Comment se justifie le droit d'abandon ? Il faut remarquer que le mandat du capitaine ne peut être de la même nature que le mandat civil. En effet, le mandant ordinaire spécifie la nature et l'objet particulier du mandat ; mais, dans les affaires maritimes, le propriétaire du navire ou l'armateur ne peut, en cours de voyage et à cause de l'éloignement, donner de mandat spécial à raison des cas si nombreux dans lesquels il y a lieu de pourvoir soit au succès de l'expédition, soit à la sûreté et à la conservation du navire. D'un autre côté, l'armateur, obligé de choisir son capitaine pour une expédition dans un délai déterminé, parmi ceux qui se trouvent dans le port, et ne pouvant faire ce choix que parmi certaines personnes ayant justifié de connaissances spéciales, n'est pas toujours dans les meilleures conditions pour faire un choix si pru-

dent que sa responsabilité personnelle doive être engagée. Ajoutons à cela que le capitaine choisi au port de départ peut être remplacé en cours de voyage, par suite de décès ou de maladie. Dans ces divers cas, le capitaine ne pouvant, par suite de l'éloignement, attendre des instructions de son mandant, se voit abandonné à lui-même et dans l'obligation d'agir au mieux des intérêts de l'armateur. Il y a là, comme on le voit, de graves considérations qui expliquent pourquoi l'armateur n'est tenu que sur la chose qu'il expose aux risques de mer, à savoir, le navire et le fret, et pourquoi sa fortune de terre ne saurait être atteinte par les créanciers à raison de l'expédition ou des besoins du navire.

Remarquons enfin que l'abandon peut être fait par le propriétaire du navire, même lorsque les obligations consenties par le capitaine dérivent d'actes illicites. On contestait, avant que l'art. 216 eût été modifié par la loi du 14 juin 1841, que le propriétaire pût, par l'abandon, se libérer des engagements valablement pris par le capitaine, par exemple dans le cas où les marchandises avaient été vendues pour réparer le navire. Mais la validité de l'abandon, par suite d'engagements, soit licites, soit illicites du capitaine, ne peut plus faire doute en présence de la nouvelle rédaction de l'art. 216.

Cependant la loi trace elle-même une exception au principe que nous venons de poser. Lorsque le propriétaire commande son propre navire et qu'il s'en constitue le capitaine, les raisons qui justifient son affranchissement de toute responsabilité personnelle ne se rencontrent plus. En effet, le capitaine étranger à la propriété du navire est bien un mandataire, tandis que le capitaine qui est en même temps propriétaire gère sa propre chose. Aussi est-

il tenu des dettes qu'il contracte pour l'armement de son navire sur sa fortune de terre aussi bien que sur sa fortune de mer. En règle générale, il est ainsi tenu, toutes les fois qu'il est constant qu'il a voulu s'engager personnellement, en dehors des conditions dans lesquelles un capitaine est autorisé à obliger le navire. Mais si le capitaine est copropriétaire du navire, et que les autres copropriétaires fassent l'abandon, il n'est tenu du paiement des dettes contractées pour les besoins du navire et sans engagement personnel, que jusqu'à concurrence de son intérêt dans le navire (Rennes, 21 janv. 1862). Il ne peut être obligé au paiement intégral qu'autant qu'il s'est expressément engagé pour le tout.

Le propriétaire d'un navire qui en a pris le commandement comme capitaine, et qui, en cette qualité, l'a affrété, n'est plus recevable à faire l'abandon, même s'il se substitue un autre capitaine : il suffit qu'il ait pris la qualité de capitaine vis-à-vis des chargeurs (Aix, 7 juin 1858). Cependant cette décision particulière ne devrait pas être trop étendue : ainsi le propriétaire de navire qui aurait été contraint par maladie ou toute autre force majeure de se faire remplacer par un autre capitaine, ne saurait être privé du droit de faire abandon.

Nous avons déjà vu, au paragraphe précédent, divers cas dans lesquels le propriétaire du navire, même alors qu'il n'agit pas comme capitaine, contracte une obligation personnelle et perd ainsi le droit de faire abandon. Il en est de même toutes les fois que le propriétaire autorise le capitaine à contracter un engagement qui n'a pas pour objet l'intérêt de l'expédition, le salut ou la conservation du navire, et qui est ainsi étranger à la mission ordinaire du capitaine; on décide encore de même lorsque le proprié-

taire, ayant eu connaissance d'un engagement pris par le capitaine, est intervenu pour le ratifier; la ratification résulte, par exemple, de l'ordre donné par le propriétaire au capitaine d'acquitter une lettre de grosse souscrite en cours de voyage. Toutefois, l'approbation d'un état de compte donnée au capitaine, n'aurait pas, vis-à-vis du créancier, le caractère d'une ratification formelle et n'enlèverait pas au propriétaire la faculté de faire abandon (Cass., 11 juin 1845).

La remise de lettres de crédit faite par le propriétaire du navire au capitaine, de même qu'une recommandation et une attestation ayant pour objet d'appeler la confiance en sa faveur, impliquent, de la part du propriétaire, la renonciation au droit de faire abandon et un engagement personnel (Rouen, 17 janv. 1863).

On agite la question de savoir si, le vice propre du navire ayant nécessité des réparations et un emprunt à la grosse ayant été opéré à cet effet, le propriétaire du navire conserve le droit de se libérer de la dette par l'abandon. La raison d'en douter vient de ce que l'art. 326 du Code de commerce ne met point à la charge du prêteur les détériorations qui arrivent par le vice propre de la chose. Mais la jurisprudence est constante pour admettre que la disposition de l'art. 216 est générale et absolue (Caen, 13 mai 1862).

Le droit de faire abandon a été aussi contesté au propriétaire de navires affectés à une entreprise de transport, lorsque la faute du capitaine ouvre un recours aux chargeurs ou aux passagers. On a prétendu, pour repousser ce droit, que le propriétaire du navire agissait en qualité de commissionnaire de transports et qu'il y avait lieu de l'assimiler au capitaine propriétaire de navire auquel la

loi refuse la faculté de faire abandon. Mais ce système a été écarté par la jurisprudence (Bruxelles, 31 juill. 1858; Cass., 11 janv. 1860; Paris, 24 mai 1862).

La faculté de faire abandon est, en résumé, absolument restreinte aux obligations contractées par le capitaine envers les tiers. Ainsi le propriétaire de navire ne serait pas fondé à user de ce droit contre le capitaine lui-même, pour se libérer des engagements pris vis-à-vis de lui, à raison de l'exercice de ses fonctions. Le propriétaire ne serait pas non plus recevable à faire l'abandon pour se soustraire aux engagements pris envers les tiers par l'armateur qui ne serait pas en même temps capitaine (Alger, 11 août 1866).

La faculté de faire abandon est restreinte à la personne du propriétaire du navire; le capitaine et l'armateur non copropriétaires ne pourraient user de ce droit que s'ils y étaient autorisés par un mandat spécial du propriétaire. Que décidera-t-on si les copropriétaires ne sont pas d'accord pour faire l'abandon? La majorité liera-t-elle la minorité? On admet ici une distinction : si la majorité se prononce pour l'abandon, cet avis doit prévaloir; mais si la majorité opte pour la conservation du navire, la minorité n'est pas tenue de s'y soumettre, chacun des copropriétaires restant toujours le maître de se libérer par l'abandon, sans entamer sa fortune de terre. C'est dans cet esprit que s'interprète l'art. 216.

L'abandon est susceptible d'être révoqué par le propriétaire, tant qu'il n'a pas été accepté par le créancier; et, par cette révocation, le propriétaire s'oblige au paiement intégral. Les assureurs auxquels il a été fait délaissement de la chose assurée, après l'abandon du navire et du fret au créancier, peuvent aussi révoquer l'abandon,

comme étant subrogés aux droits des assurés; ils sont alors tenus de payer intégralement.

En vertu de la subrogation de l'assureur aux droits de l'assuré qui a fait délaissement, il est admis que l'assureur peut toujours, même après le délaissement, faire l'abandon pour se dégrever des charges qui sont la condition du délaissement. Ainsi, aux termes de l'art. 386 du Code de commerce, le délaissement du navire et du fret entraîne, pour l'assureur, l'obligation d'acquitter les emprunts à la grosse, les loyers des matelots et généralement les frais et dépenses faites pendant le voyage. Nous avons déjà fait remarquer plus haut les caractères qui font distinguer l'abandon du délaissement, et nous avons vu notamment que l'abandon n'impliquait pas translation de propriété.

L'exercice du droit d'abandon a fait surgir diverses questions qui se rattachent indirectement à la matière des assurances.

Le propriétaire de navire peut-il, par l'abandon, se libérer des primes dues aux assureurs sur corps, alors même qu'il n'a pas fait lui-même l'assurance, et qu'elle l'a été par le capitaine assuré pour compte ? La négative n'est pas contestée ; et elle est fondée sur ce motif que le propriétaire assuré, lorsqu'il a fait l'abandon et qu'il a reçu la somme assurée après sinistre, n'est pas tenu de comprendre dans l'objet de l'abandon la somme assurée. — Ainsi la somme assurée restant acquise au propriétaire assuré, après qu'il a fait abandon, il est juste que le paiement de la prime reste à sa charge personnelle (Mars., 25 mars 1862).

L'abandon fait par le propriétaire du navire à des porteurs de lettres de grosse, peut-il justifier, de la part du

propriétaire, le délaissement aux assureurs, alors que l'emprunt à la grosse a été contracté pour les besoins du navire? La raison d'en douter vient de ce que les rapports entre les assureurs et les assurés sont réglés par une loi spéciale, qui détermine les cas de délaissement. Or, l'art. 369, qui détermine ces cas, est limitatif et de droit strict, et l'abandon n'y est pas indiqué comme une cause de délaissement. Cependant on a généralement adopté une décision basée sur une distinction judicieuse : sans doute on ne saurait admettre qu'il fût permis au propriétaire du navire, en toute circonstance, de se soustraire au paiement de traites par l'abandon du navire et du fret, afin de s'autoriser de cet abandon pour signifier le délaissement. En effet, si l'importance des traites ne justifiait pas l'abandon, le propriétaire du navire se créerait, par le délaissement prématuré une situation liquide, mais trop préjudiciable aux assureurs. Mais, d'un autre côté, l'abandon est parfaitement justifié, lorsque la dette dont le propriétaire se libère par l'abandon est supérieure à la somme assurée, car l'abandon équivaut alors à une dépossession qui ne pouvait être évitée. Adoptant cette distinction, le tribunal de Marseille (jug. du 8 août 1859) a jugé que l'abandon justifié par l'importance des charges excédant la somme assurée, donnait ouverture au délaissement; mais que, si la dette était inférieure à la somme assurée, l'abandon fait par le propriétaire du navire devait être considéré comme non avenu pour les assureurs, et que ceux-ci se libéraient valablement, vis-à-vis de l'assuré, par le paiement des dettes qui avaient motivé l'abandon.

Cependant on a posé la question dans d'autres termes : Si l'assureur mis en demeure par le propriétaire assuré de subvenir à des avances de fonds, pour éviter la vente des

objets assurés, a, par sa négligence ou sa mauvaise volonté, mis l'assuré dans la nécessité de vendre les objets assurés, l'abandon fait dans ces circonstances autorise-t-il le délaissement à l'assureur? La Cour de Paris a admis l'affirmative (Arrêt du 19 janv. 1866).

Ces diverses questions ont été généralisées, et on agite le point de savoir si l'abandon fait aux porteurs de lettres de grosse n'est pas toujours justifié de manière à autoriser le délaissement, quand la dette s'élève à plus des trois quarts de la somme assurée; en d'autres termes, n'y a-t-il pas là une perte des trois quarts donnant lieu au délaissement, suivant la disposition de l'art. 369 du Code de commerce?

Les diverses cours d'appel se sont partagées sur cette question; la jurisprudence de la Cour de cassation, au contraire, s'est constamment prononcée pour l'affirmative dans de nombreux arrêts.

La raison qui fait généralement admettre l'affirmative, c'est que l'abandon fait par le propriétaire aux porteurs de lettres de grosse a bien le caractère d'une perte par fortune de mer, ou qu'il est au moins la suite naturelle et essentielle d'un accident de mer. Dès lors on ne peut refuser à celui qui a fait l'abandon, dans ces conditions, l'action en délaissement pour perte de plus des trois quarts. Mais les délais de l'action, établis par l'art. 373 du Code de commerce, partent du jour de l'abandon, et non du jour de la vente, puisqu'après l'abandon, le propriétaire du navire est définitivement déchargé vis-à-vis des porteurs de lettres de grosse (Paris, 29 juillet 1862).

Il nous reste à expliquer l'objet de l'abandon, les délais et les formes dans lesquels il s'exerce.

Nous avons déjà vu que l'abandon comprenait le navire

et le fret; mais c'est seulement le fret acquis pendant le dernier voyage qui doit faire l'objet de l'abandon. Cette restriction du recours des créanciers sur navire et sur fret ne fait pas obstacle à ce que les propriétaires réclament de l'armateur le fret des voyages antérieurs dont il est comptable vis-à-vis d'eux.

Si l'armateur qui fait abandon est tenu de rapporter les avances sur fret qu'il a reçues des affréteurs du dernier voyage, il a droit d'être crédité de toutes les dépenses d'expédition que le fret était destiné à couvrir; et si l'affréteur a fait assurer ces avances sur fret, l'assureur qui en fait le remboursement en cas de perte, est naturellement subrogé dans les droits de l'affréteur contre l'armateur.

Les avances sur fret sont vraiment considérées, jusqu'à l'achèvement du voyage, comme un dépôt entre les mains du capitaine ou de l'armateur, et il n'est définitivement acquis que par l'heureuse arrivée. Ainsi s'explique la restitution que l'armateur doit en faire, en cas d'abandon. On conçoit dès lors qu'il ne serait pas permis à l'armateur de compenser le fret perçu en cours de voyage avec les sommes que le capitaine pourrait lui devoir (Nantes, 25 janv. 1860).

Le fret abandonné ne peut être grevé des loyers dus aux matelots pour les voyages antérieurs ni des dépenses faites pendant ces voyages (Aix, 18 juill. 1850). Ce fait est incontestable; mais il y a plus, les dépenses antérieures à l'engagement qui motive l'abandon ne peuvent être réclamées du créancier à qui est fait l'abandon, et restent une dette personnelle de l'armateur. Celui-ci n'est fondé à réclamer que les dépenses postérieures à l'engagement qui donne lieu à l'abandon. Cette règle s'applique notamment aux loyers des matelots qui ne cessent d'être à la charge de

l'armateur qu'à compter du jour où il a souscrit l'engagement qui a entraîné l'abandon (Nantes, 29 mars 1860).

De même que le fret des voyages précédents ne fait pas partie de l'abandon, on ne doit pas y comprendre non plus les sommes recouvrées des chargeurs pour contribution à des avaries communes antérieures à l'engagement qui a amené l'abandon (Bord., 14 nov. 1850).

Nous avons déjà vu que l'abandon ne comprenait jamais la somme assurée, attendu que l'assurance est un contrat qui ne profite qu'à celui qui a usé de cette prévoyance, et que les tiers n'ont pu, en contractant, avoir en vue d'autre gage que le navire et le fret (Aix, 8 février 1832; et Rennes, 12 août 1822).

L'armateur qui a fait l'abandon est encore tenu de certaines obligations jusqu'au jour où l'abandon est accepté ou jugé valable. Jusqu'à ce moment, il doit veiller à la conservation et à la garde du navire, les frais de conservation et de gardiennage restant une charge du navire ; mais il n'est pas tenu de plus de diligence qu'un dépositaire ordinaire, et il ne répond que de sa faute lourde. Et quant au navire, il n'est tenu de le livrer que dans l'état où il se trouve naturellement par suite de la fortune de mer (Nantes, 30 déc. 1865).

La loi ne fixant aucun délai pour l'exercice du droit d'abandon, il est admis que cette propriété appartient au propriétaire du navire, tant qu'il ne s'est produit aucun fait qui puisse faire présumer son intention d'y renoncer. Ainsi le temps ne suffit pas pour établir cette présomption si l'armateur n'a pas été poursuivi en condamnation (Bord., 9 août 1859), et même si l'armateur a employé son navire à d'autres voyages (Cass., 31 déc. 1856).

On reconnaît au propriétaire de navire le droit de faire

abandon, même en appel, mais les frais judiciaires retombent naturellement à sa charge (Bord., 27 déc. 1860). Enfin l'abandon peut être fait, même après la vente judiciaire du navire. Son unique objet est alors d'épargner au propriétaire d'être poursuivi sur sa fortune de terre, pour ce qui peut rester dû après la réalisation de la vente. Toutefois, cette règle n'est applicable qu'autant qu'il s'agit d'une vente forcée, en cours de voyage; car si la vente est volontaire ou si le propriétaire la laisse consommer sans exercer la faculté de faire abandon, on doit voir dans cette abstention une renonciation formelle (Aix, 25 janv. 1832).

De même un règlement d'avaries communes provoqué par le capitaine dans un lieu de relâche et sans la participation du propriétaire, ne fait pas présumer la renonciation au droit d'abandon; mais il en serait autrement si ce règlement était fait au retour du capitaine, au vu et su du propriétaire et au lieu de son domicile, surtout s'il y donnait son approbation et qu'il frétât le navire pour une autre expédition (Rennes, 15 juin 1860).

Enfin la saisie du navire ne suffit pas pour enlever au propriétaire le droit de faire abandon : l'adjudication peut seule produire cet effet. Encore faut-il que cette adjudication soit poursuivie contre lui personnellement (Mars., 30 juin 1828).

Néanmoins la renonciation à l'abandon est définitive et formelle quand elle résulte d'actes qui impliquent, de la part du propriétaire, l'intention d'acquitter personnellement la dette qui pourrait donner lieu à l'abandon (Paris, 3 déc. 1860). Il a été jugé qu'il y avait renonciation expresse, lorsque le propriétaire, après avoir obtenu contre le créancier, la mainlevée d'une opposition à la sortie

du navire, le faisait ensuite naviguer (Mars., 28 déc. 1864).

La loi ne trace pas davantage de formes particulières pour l'exercice de l'abandon : il est ordinairement signifié par acte notarié ou par exploit d'huissier, quelquefois par une déclaration au greffe du tribunal de commerce ; il peut même être déclaré dans des conclusions prises devant le tribunal. Il a été jugé qu'il pouvait être fait par correspondance (Nantes, 30 août 1862).

§ 4. — La faculté d'abandon ne s'applique pas à la navigation fluviale ; de l'étendue de la responsabilité des propriétaires de bateaux.

Le droit commun, en ce qui concerne les avaries, les actions et recours auxquels elles donnent lieu, les règles concernant l'abordage, les dispositions du droit maritime s'appliquent également à la navigation sur les fleuves, canaux, lacs et étangs. — Il est plus douteux que les dispositions des art. 435 et 436 du Code de commerce sur les protestations en cas d'abordage et les délais de l'action soient également applicables à la navigation fluviale, bien qu'il y ait prudence à s'y conformer, comme le prescrivent d'ailleurs les législations étrangères qui ont particulièrement réglé la navigation fluviale.

La jurisprudence s'est prononcée pour l'inapplication des art. 435 et 436 spécialement placés sous la rubrique : *Du commerce maritime*. (Amiens, 4 mai 1858 ; Rouen, 24 janv. 1860).

Mais, en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de bateaux, les règles du droit maritime cessent d'être appliquées. Ainsi les propriétaires de bateaux ne peuvent se libérer par l'abandon des bateaux et embarcations, envers les tiers à qui seraient dues des indemnités à raison des fautes ou délits du patron. Cette différence

n'est pourtant guère justifiable en droit, attendu que les motifs qui ont fait restreindre la responsabilité des propriétaires de navires pour les faits du capitaine, existent absolument à l'égard des faits du capitaine d'un bateau à vapeur naviguant sur un fleuve.

Il y a donc responsabilité personnelle des propriétaires de bâtiments fluviaux, même au delà de la valeur du bâtiment; mais, comme déduction de ce principe, il faut admettre que si le navire avait été loué à un tiers affréteur, qui aurait choisi et composé l'équipage, le tiers affréteur répondrait seul des dommages causés par le capitaine, et cette responsabilité ne s'étendrait pas aux propriétaires de l'embarcation.

La responsabilité des propriétaires de bateaux remorqueurs est réglée par des statuts particuliers pour le remorquage du Havre et de Rouen, suivant un principe nouveau. Le bateau remorqueur, ses propriétaires ni le capitaine et les gens de l'équipage ne sont, en aucun cas, responsables des dommages que peut subir le bâtiment remorqué pendant la durée du remorquage, et aussi avant ou après, à raison de l'échouement du bâtiment remorqué ou d'un abordage dont ce bâtiment aurait à souffrir. Tout au contraire, le bateau remorqueur aurait un recours contre le capitaine et les propriétaires du bateau remorqué, si, par suite d'un abordage du bâtiment remorqué et d'un autre bâtiment, le bateau remorqueur avait été condamné à la réparation des avaries. Les propriétaires du bâtiment remorqué ou de sa cargaison prétendraient vainement prouver que le dommage ne serait survenu que par la faute du capitaine ou des gens à bord du remorqueur.

Ces dispositions dérogent pleinement aux principes gé-

néraux admis en matière d'abordage et définis par l'art. 407 du Code de commerce.

Les statuts qui règlent ainsi le remorquage au Havre et à Rouen reçoivent encore leur application quand il s'agit de navires remorqués en rade, et qui ont réclamé par un signal le secours de la remorque. Le capitaine du navire remorqué est censé connaître les statuts admis particulièrement pour la compagnie de remorquage.

§ 5. — Des droits et obligations de l'armateur.

Nous avons déjà vu que l'armateur, copropriétaire ou non du navire, était un véritable mandataire. A ce titre, il répond, à peine de dommages-intérêts, de l'exécution du mandat, et même des fautes qu'il peut commettre; il en répond surtout s'il est mandataire salarié; et en raison de l'importance des intérêts qui lui sont confiés, on exige de lui plus de connaissances et de prudence que d'un mandataire ordinaire : en effet, il répond même des suites de son inexpérience.

L'armateur n'est pas seulement lié par les termes de son mandat, il l'est aussi par les usages commerciaux.

Son mandat l'investit de tous les droits des autres copriétaires, et il les oblige sur leur chose, qu'il contracte au nom de tous collectivement ou en son nom qualifié. C'est lui qui choisit le capitaine. Aussi peut-il être cité conjointement avec le capitaine pour tous les engagements que contracte celui-ci pour les besoins du navire. Il y a plus, la condamnation prononcée contre le capitaine est censée l'être contre l'armateur, à tel point que l'armateur ne serait pas fondé à critiquer une condamnation à des dommages-intérêts, qui serait intervenue contre le

capitaine à raison d'un abordage (Nantes, 4 nov. 1865).

A l'armateur seul appartient le droit de fréter le navire, malgré l'opposition du capitaine, et quand même celui-ci serait propriétaire de plus de la moitié du navire. Le capitaine ne peut user de ce droit qu'en cours de voyage, et autant que l'armateur n'a pas lui-même pris d'engagement à cet égard. L'armateur exerce le droit de fréter, même malgré l'opposition d'un copropriétaire qui aurait un intérêt égal au sien dans le navire (Nantes, 20 fév. 1864; Bord., 3 juin 1863).

Le mandat de l'armateur est établi par l'acte de francisation; il est personnel, de telle sorte que l'armateur ne peut se substituer une autre personne. Néanmoins ses héritiers sont investis, à sa mort, des droits et obligations qui lui incombaient, et le mandat est forcé à leur égard (Cass., 12 janv. 1866).

Il a été jugé que celui qui fournit des fonds pour la construction d'un navire, sous la condition qu'il en sera l'armateur, ne peut être dépouillé de cette qualité par la majorité des propriétaires, qui lui refuseraient leur confiance, sans pouvoir lui reprocher toutefois aucun fait contraire à ses obligations (Rennes, 22 juillet 1863).

Bien que l'armateur ne puisse se substituer un autre mandataire, la jurisprudence et la doctrine sont d'accord pour décider qu'il y est autorisé en cas de maladie ou de tout autre empêchement de force majeure, mais seulement lorsqu'il est urgent de terminer une affaire commencée. Par le fait de la substitution, l'armateur n'est pas dégagé de toute responsabilité, et le mandant continue à exercer son rceours contre lui, aussi bien que contre le tiers substitué. Par suite, le substitué ne serait pas fondé à compenser les sqmmes qu'il recevrait dans l'exercice de

son mandat avec celles que lui devrait le substituant (Cass., 7 déc. 1857, et 20 avril 1859).

Si le navire est affrété en totalité, et que l'affréteur ait pris à sa charge le choix du capitaine, l'armateur est-il tenu des engagements pris par l'affréteur pour les besoins du navire? On l'a contesté en disant que l'affréteur n'ayant pas agi comme mandataire de l'armateur, ne pouvait l'obliger. Mais cet argument est peu sérieux; car il est admis, en droit maritime, que le mandat peut être forcé et légal : tel est celui du second navire, qui se voit obligé, en cours de voyage, de remplacer le capitaine. Or, l'affréteur, bien que n'ayant pas reçu de mandat spécial, peut se trouver dans une situation analogue. Ajoutons que l'affrétement d'un navire laisse toujours supposer le pouvoir d'engager le navire pour les besoins de l'expédition.

En règle générale, ceux qui ont fait des fournitures pour le navire, non sur l'ordre de l'amateur, mais sur celui d'un correspondant de l'armateur, conservent néanmoins leur recours contre cet armateur (Aix, 22 déc. 1869).

Nous citerons quelques-uns des principaux devoirs de l'armateur, dont l'inexécution engagerait gravement sa responsabilité soit vis-à-vis des propriétaires du navire, soit vis-à-vis des affréteurs ou chargeurs.

Lorsque le navire est affrété pour un voyage au long cours, l'armateur ne doit jamais négliger d'engager un second capable de remplacer le capitaine en cas d'empêchement. L'art. 223 du Code de commerce laisse ce soin au capitaine, en cours de voyage, lorsque le navire n'est pas dans le lieu de la résidence de l'armateur ou des propriétaires. L'armateur serait passible de dommages-intérêts envers les propriétaires, si sa négligence à cet

égard empêchait le navire d'arriver à destination. Il a même été jugé que la responsabilité ainsi encourue par l'armateur n'était pas couverte par diverses circonstances telles que l'insoumission de l'équipage, l'impossibilité d'en former un nouveau par suite des ravages de la fièvre jaune (Bruxelles, 16 janv. 1857).

L'armateur est obligé, conformément aux usages commerciaux, et sous sa responsabilité personnelle, même alors qu'il n'a pas reçu de mandat spécial à cet effet, de faire assurer, pour chaque voyage, la part de ses coparticipants dans le navire. Toutefois il est déchargé de toute responsabilité, s'il a avisé, en temps opportun, son coparticipant pour que celui-ci fasse assurer lui-même ou donne l'ordre à l'armateur d'assurer pour son compte (Cass., 27 avril 1854 et fév. 1860; et Gand, 26 mai 1851).

La doctrine et la jurisprudence sont, en effet, d'accord pour admettre largement, en matière de mandat commercial, l'observation des usages commerciaux, à peine de dommages-intérêts.

L'armateur serait également responsable si, le voyage primitif étant changé, il négligeait d'en avertir ses coparticipants, pour qu'ils eussent à contracter une nouvelle assurance (Montpellier, 10 déc. 1835).

Toutefois il est admis que si, dans les voyages antérieurs, le navire n'a pas été assuré et que l'armateur n'ait porté aucune prime dans les comptes qu'il a remis à ses coparticipants, ceux-ci sont censés approuver la non-assurance. Mais ce sont là des faits laissés à l'appréciation du juge (Cass., 6 fév. et 3 mai 1865). L'armateur est responsable de la perte, déduction faite de la prime et de l'escompte. S'il a fait l'assurance et qu'il poursuive con-

tre les assureurs le paiement de la somme assurée, il a droit, d'après l'usage, à une commission de 2 pour 100 (Havre, 4 avril 1863).

D'après les règles générales en matière d'assurances, l'assuré pour compte d'autrui s'oblige personnellement, et d'un autre côté, les obligations prises à raison d'une expédition n'engagent que le navire, sans responsabilité personnelle des propriétaires du navire. Il en résulte que le capitaine qui fait assurer le navire pour compte est seul obligé au paiement de la prime, si les assureurs ont négligé de faire valoir le privilége sur le navire qui leur est accordé par la loi pour le paiement de la prime (Marseille, 6 mai 1864).

L'armateur est tenu, vis-à-vis des chargeurs, et à peine de dommages-intérêts en cas d'inexécution de sa part ou même de la part du capitaine, de faire transporter à destination les marchandises chargées ; l'exécution peut être poursuivie sous peine de dommages-intérêts par chaque jour de retard (Cass., 24 janv. 1865).

La résiliation pour inexécution du contrat d'affrétement peut être poursuivie contre l'armateur et le capitaine solidairement, et ils sont alors tenus de restituer aux affréteurs les avances sur fret qu'ils peuvent avoir reçues. Quant aux dommages-intérêts, ils ne sont dus aux affréteurs qu'autant que l'inexécution leur a causé un préjudice réel, et qu'ils ont été dans l'impossibilité de charger sur un autre navire, ou qu'ils n'ont pu le faire qu'après un retard dont il leur est dû réparation (Mars., 15 mars 1849).

Ici se présente une question : l'affréteur qui réclame des dommages-intérêts pour inexécution peut-il invoquer le privilége sur navire, déterminé par l'art. 191 du

Code de commerce? Ce privilége lui est toujours accordé lorsque les marchandises ont été chargées à bord du navire, et lorsqu'il y a défaut de délivrance ou retard préjudiciable; mais s'il n'y a pas eu chargement, l'affréteur n'a pas ce privilége, l'art. 191 — 1° limitant en ces termes le privilége de l'affréteur : — « Les dommages-intérêts dus aux affréteurs pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage... » (Mars., 25 oct. 1865).

L'armateur répond aussi, sauf son recours contre le capitaine qui serait en faute à cet égard, du vice d'arrimage. Par *arrimage* on entend la bonne distribution, dans l'intérieur du navire, des marchandises qui composent la cargaison. Il est d'usage que l'arrimage soit vérifié, sur la demande du capitaine, par les officiers du port compétents, qui dressent procès-verbal de cette opération. Lorsque les marchandises sont débarquées, sans que le capitaine ait fait vérifier l'arrimage au port de chargement, il y a présomption que les avaries survenues sont causées, par un vice d'arrimage, et la responsabilité du capitaine et de l'armateur est alors engagée. Mais s'il résulte d'un rapport de mer que les avaries ont été vraiment causées par la fortune de mer, la responsabilité de l'armateur et du capitaine n'est pas engagée, bien qu'il n'y ait pas eu vérification d'arrimage (Mars., 14 janv. 1863).

Il a été jugé, dans un cas analogue, que l'avarie causée aux marchandises par la mauvaise condition de clôture des écoutilles du navire, rend l'armateur responsable vis-à-vis des chargeurs, de telle sorte qu'il n'est pas fondé à prétendre qu'il a observé, en adoptant un tel

mode de fermeture, un usage à peu près constant dans son pays (Anvers, 7 avril 1860).

L'armateur mandataire des propriétaires du navire est seul recevable à leur demander des comptes ; les autres propriétaires du navire n'ont d'action à cet égard que contre l'armateur (Aix, 24 août 1827).

§ 6. — De la responsabilité de l'armateur, à l'égard des obligations contractées par le capitaine.

En principe, l'armateur est responsable des engagements pris par le capitaine, pour tout ce qui est relatif aux besoins du navire et de l'expédition ; il est également responsable des fautes et des délits du capitaine et des gens de l'équipage, ainsi que des engagements illicites du capitaine (Cass., 29 mars 1854, et 31 déc. 1856). Une jurisprudence plus ancienne n'admettait pas la responsabilité personnelle de l'armateur, pour les faits se rapportant à la police générale de la navigation ; on cite même dans ce sens deux arrêts de Cassation des 1er septembre 1813 et 3 août 1821 ; mais depuis, divers arrêts ont consacré la jurisprudence contraire. Ainsi il a été décidé que l'armateur répondait des dommages causés par l'abordage du navire, au moment où il était sous la conduite d'un pilote (Rennes, 3 août 1832). Les tribunaux belges ont consacré aussi cette jurisprudence (Bruxelles, 31 juillet 1851).

Quoi qu'il en soit, l'armateur est toujours libre de se dégager de sa responsabilité par l'abandon du navire et du fret (Cass., 31 déc. 1856).

Le créancier a le droit, à raison des engagements du capitaine, d'agir contre l'armateur, sans mettre le capitaine en cause, ou d'agir contre tous deux à la fois. L'armateur

qui est seul mis en cause ne peut exiger que le capitaine soit cité préalablement ; mais il est fondé à l'appeler lui-même en intervention.

On cite néanmoins un jugement du tribunal du Havre, qui ne permet les poursuites contre le propriétaire de navire responsable des faits du capitaine, qu'autant que le capitaine est cité conjointement ou qu'il a déjà été condamné ; et il a été jugé qu'il devait être sursis à statuer sur la demande contre le propriétaire de navire, jusqu'à ce que le capitaine eût été mis en cause (Havre, 12 janv. 1846). Le même jugement déclare l'action en indemnité non recevable contre l'armateur, s'il n'a été fait préalablement des réserves ou des protestations utiles contre le capitaine.

L'armateur serait également non recevable, en cas de faillite du capitaine, à exiger du créancier qu'il produisît à la faillite de celui-ci, avant de répondre à la demande (Nantes, 22 oct. 1864).

Le jugement rendu contre le capitaine, au profit d'un créancier, ne peut être attaqué par l'armateur ; mais ce jugement n'a pas l'autorité de la chose jugée contre l'armateur et le capitaine. En effet, l'armateur est toujours recevable à faire valoir contre le capitaine les faits qui établissent la responsabilité personnelle de celui-ci (Mars., 29 juin 1864).

Nous avons maintenant à examiner certaines questions relatives à l'étendue de la responsabilité de l'armateur, à raison des faits du capitaine. Cette responsabilité ne saurait être contestée pour les engagements pris par le capitaine en vertu du mandat légal dont il est investi.

Ainsi l'armateur est tenu du paiement des lettres de

change tirées sur lui, en cours de voyage, par le capitaine, lorsque ces traites ont pour cause les besoins du navire. Il n'est pas nécessaire que l'armateur ait régulièrement autorisé l'emprunt ; enfin l'armateur serait tenu du paiement envers les tiers porteurs de bonne foi, lors même que la somme empruntée aurait été détournée de son affectation aux besoins du navire. Il a été jugé que le capitaine qui, outre qu'il souscrit des traites pour fournitures faites au navire, consent à transporter gratuitement des marchandises, oblige l'armateur de telle sorte que celui-ci ne peut exiger de fret pour ce chargement (Mars., 1er juillet 1857).

Le capitaine peut aussi s'obliger à rembourser le fournisseur sur le fret à gagner; et ce prêt, ayant ainsi le caractère d'avances sur fret, peut valablement faire l'objet d'une assurance. Le prêteur est alors en droit d'imposer au capitaine la condition de faire assurer le prêt, et si le capitaine néglige de le faire, il est considéré comme assureur pour son propre compte, et il supporte la perte sans répétition contre l'armateur (Mars., 26 sept. 1861).

Bien que l'armateur soit responsable des fournitures faites pour le navire, il n'est pas tenu d'accepter les prix cotés sur la facture, lors même qu'elle aurait été visée par le capitaine, et il est recevable à en demander la vérification.

Il intervient souvent entre l'armateur et le capitaine un accord particulier, qui prend le nom de *Convention des cinq huitièmes*, dont l'objet est de mettre à la charge du capitaine l'achat des vivres de l'équipage. Les tiers qui ont fait des fournitures de vivres dans l'ignorance de cet accord ont un recours contre l'armateur (Nantes, 8 fév. 1865).

Souvent aussi le capitaine reçoit de l'armateur, outre le mandat légal inhérent à ses fonctions, le mandat particulier d'acheter des marchandises pour compléter son chargement, en cours de voyage, et ce mandat n'est guère révélé aux tiers qui contractent avec le capitaine, dans les ports étrangers, que par la latitude que l'armateur laisse habituellement à son capitaine. On décide alors, même en l'absence d'un mandat exprès, que l'armateur est tenu du paiement des traites souscrites par le capitaine pour achat de marchandises (Aix, 13 déc. 1867).

Cependant il importe toujours de bien distinguer ce mandat spécial du mandat que le capitaine tient de la nature de ses fonctions. Ainsi il a été jugé que lorsqu'un armateur a expédié des marchandises et que le destinataire est en droit d'exercer des réclamations à raison de l'état de détérioration de ces marchandises, il n'est pas permis à ce destinataire de se refuser au paiement du fret, entre les mains du capitaine, en opposant la compensation (Mars., 19 juin 1854).

L'exacte définition de la nature du mandat du capitaine sert aussi à expliquer divers cas de non-responsabilité de l'armateur.

Lorsque le capitaine introduit des marchandises de contrebande, l'armateur n'encourt, pour ce fait, aucune pénalité, à moins que sa complicité ne soit établie ; mais il reste civilement responsable du préjudice que ce fait peut causer aux affréteurs (Rouen, 27 mai 1865). Néanmoins l'affréteur contre qui la complicité avec le capitaine serait établie, ne serait pas recevable à faire supporter à l'armateur la réparation d'un préjudice qu'il devrait attribuer à sa propre faute (Cass., 30 avril 1830).

L'armateur n'est pas seulement responsable, vis-à-vis

de l'affréteur, de la perte qui résulterait du fait de la confiscation des marchandises pour cause de contrebande; mais il répond encore des autres dommages qui sont la suite de la confiscation : par exemple, l'impossibilité de faire un chargement de retour (Cass., 22 juillet 1867).

Néanmoins il n'en est pas de même de la réparation du préjudice que de telles conventions peuvent causer à des tiers. Ainsi l'armateur ne cesse pas d'être responsable des conséquences du délit du capitaine vis-à-vis des gens de l'équipage. L'armateur ne pourrait établir aucune analogie entre la confiscation du navire et la perte par fortune de mer. La question s'est présentée notamment à l'égard d'un capitaine qui avait fait la traite des noirs (Cass., 2 juin 1829).

L'armateur est-il responsable du défaut de constatation d'un sinistre par le capitaine, qui néglige de rédiger un consulat ou rapport de mer? La négative a été admise par la cour d'Aix (arrêt du 7 mai 1821). Mais cette doctrine a été contestée comme contraire aux principes généraux, tels que nous les avons exposés.

Le créancier à raison de fournitures faites pour le navire, sur l'ordre du capitaine, n'a aucune action contre l'armateur, en présence de cette double circonstance que les fournitures ont été faites au lieu du domicile de l'armateur, et que le fournisseur avait connaissance d'une convention intervenue entre le capitaine et l'affréteur, aux termes de laquelle l'affréteur s'est obligé à pourvoir seul à l'entretien du navire (Havre, 11 fév. 1864).

L'armateur peut aussi être déchargé de la responsabilité, même pour fournitures faites au navire, lorsqu'il est intervenu entre le capitaine et lui une convention dite *engagement au racquit*. Par cette convention, le na-

vire est affrété au capitaine, sous la promesse qu'il en deviendra propriétaire lorsqu'il aura réalisé sur le montant des frets une somme déterminée, le surplus des frets devant lui appartenir à charge de pourvoir aux frais d'armement, d'entretien et réparations du navire. Si cette convention vient à être résiliée, le capitaine n'en reste pas moins tenu des frais d'entretien et de réparations antérieures à la résiliation.

Quelle est, quant à la responsabilité, la situation de l'armateur, lorsqu'un des copropriétaires a reçu, comme coarmateur, la mission de faire le chargement ? On décide alors que l'armateur qui est resté étranger à cette opération, jouit des mêmes droits que le propriétaire de navire qui n'a reçu aucun mandat ; il n'est donc tenu que sur le montant de son intérêt dans le navire, et peut se décharger de toute responsabilité par l'abandon (Cass., 18 nov. 1829, et Colmar, 29 avril 1855).

L'art. 217 du Code de commerce contient une disposition relative à la responsabilité des propriétaires de navires autorisés à faire la course ; il est ainsi conçu : « Les propriétaires de navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices. »

Mais la course ayant été abolie, cette disposition est sans intérêt.

§ 7. — Du droit de l'armateur de congédier le capitaine.

L'art. 218 du Code de commerce dispose : « Le pro-

priétaire peut congédier le capitaine. Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit. »

Les termes de cet article sont impératifs, et c'est là une disposition d'ordre public : Le capitaine peut être congédié sans cause valable, et même sans indemnité, s'il n'y a convention contraire, par écrit. Du reste, le capitaine peut, de son côté, sans cause valable, congédier de la même manière les gens de l'équipage. Cette disposition se justifie d'elle-même par l'importance des intérêts maritimes et par la responsabilité des actes du capitaine, qui incombe au propriétaire du navire sur la fortune qu'il engage dans des expéditions maritimes.

La révocation peut être immédiate, et avoir lieu avant ou pendant le voyage. Le capitaine congédié ne peut que réclamer son salaire pour la partie de voyage déjà effectué, son droit de chapeau sur le fret gagné jusqu'au lieu où sa révocation lui a été notifiée, et ses frais de retour au lieu de départ (Mars., 23 avril 1858).

L'armateur excéderait son droit s'il avait recours, pour expulser le capitaine, à des mesures vexatoires et inutiles, s'il s'emportait contre lui en invectives ou s'il le diffamait ; le capitaine aurait alors droit à des dommages-intérêts (Rouen, 15 juin 1853).

On ne saurait donner le caractère d'un congé à une promesse d'engagement qui n'aurait pas été suivie d'effet. Sans doute le droit de congédier est absolu ; mais on l'étendrait abusivement au cas dont nous parlons. En effet, le capitaine qui est resté dans la certitude d'être employé, a perdu son temps et subi ainsi un préjudice dont l'armateur lui doit réparation. Toutefois le capitaine ainsi écarté ne serait pas fondé à demander à être investi du commandement dans un délai déterminé (Mars., 23 fév. 1866).

Le capitaine peut-il être congédié, lorsqu'il a un intérêt de plus de moitié dans le navire? Sans doute, il peut l'être, mais alors il a le droit de dissoudre la communauté existant entre ses coparticipants et lui. Le capitaine qui n'a qu'une part de moins de moitié dans le navire, et qui est congédié par l'armateur, a le droit, comme nous le verrons plus bas, d'exiger le remboursement de sa part de copropriété. Enfin il a même été jugé que le capitaine coparticipant pouvait exiger une indemnité de l'armateur, s'il avait été congédié sans motif valable (Rouen, 29 janv. 1844). Nous ne saurions admettre cette doctrine qui semble contraire aux principes généraux.

Par qui est exercé le droit de congédier le capitaine, lorsqu'il existe plusieurs propriétaires du navire? Il est incontestable que l'armateur, en vertu de son mandat, peut user de ce droit sans consulter ses propriétaires, et il lui appartient, tant qu'il n'a pas été restreint par la convention. Il a été jugé que les propriétaires du navire n'étaient pas admis à congédier le capitaine contre la volonté de l'armateur (Bord., 21 fév. 1851). L'armateur exerce seul ce droit, tant qu'il n'a pas été révoqué par les propriétaires (Bord., 25 juin 1860).

L'affréteur en totalité, qui a été investi du droit de choisir le capitaine, est censé subrogé dans le droit de l'armateur de le congédier (Cass., 6 avril 1852). Mais l'affréteur qui n'est pas substitué à cet effet à l'armateur, ne peut s'opposer au congé du capitaine par l'armateur. Toutefois il a été admis à agir contre l'armateur, en justifiant que le nouveau capitaine ne présentait pas de garanties suffisantes soit de moralité, soit de capacité (Anvers, 3 sept. 1862).

La loi n'a pas tracé de formes spéciales pour le congé :

le capitaine peut être congédié par une signification directe ; sa révocation peut aussi être indirecte, et résulter, par exemple, de ce que l'affréteur aurait reçu le droit de faire choix du capitaine, ou de ce que le navire commandé jusqu'alors par un capitaine au grand cabotage, aurait été ensuite affrété pour un voyage au long cours, nécessitant le choix d'un capitaine justifiant d'une instruction plus étendue. Le capitaine ainsi évincé a toujours le droit, s'il est copropriétaire du navire, de se faire rembourser de sa part d'intérêt (Cass., 8 avril 1862).

Le capitaine conserve, tant qu'il n'est pas licencié et remplacé, le droit de faire les dépenses nécessaires pour la nourriture des gens du bord, alors même que l'armateur aurait fait publier que le capitaine était congédié et qu'il ne reconnaîtrait pas les nouvelles dettes faites par lui (Anvers, 4 sept. 1853).

Nous avons vu plus haut que la loi permettait de restreindre par convention écrite le droit de l'armateur de congédier le capitaine. Cette convention peut garantir la durée du commandement, sans faire obstacle à ce que le capitaine puisse être congédié pour des fautes commises dans son commandement. Si le congé est donné sans motif sérieux, le capitaine a droit à une indemnité correspondant au bénéfice dont il est privé, depuis le jour de son congé jusqu'à l'expiration du terme convenu. Le motif que l'expédition n'aurait pas produit de résultats avantageux, ne serait pas suffisant, s'il n'y avait pas faute ou impéritie dûment constatée du capitaine.

Cependant la controverse s'est établie sur le point de savoir s'il était nécessaire ou non que la convention écrite s'expliquât formellement sur le droit à l'indemnité,

en faveur du capitaine congédié sans motifs, avant le terme convenu. On a argué, pour exiger que la clause fût écrite, des termes de l'art. 218 précité, qui porte : « Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention par écrit. » Mais on répond que la loi a entendu parler de la preuve écrite de l'engagement, et nullement de la stipulation écrite du droit à l'indemnité. En effet, ce droit à l'indemnité résulte implicitement de l'engagement écrit, puisqu'il en est la sanction (Rouen, 20 janv. 1844 ; Rennes, 12 janv. 1860).

Il a été jugé que si le capitaine était intéressé dans le navire, et qu'à raison d'avances faites pour l'armement, il y avait lieu de présumer que le capitaine eût été engagé pour une durée de temps que la convention n'aurait pas déterminée, le juge pouvait fixer ce terme (Nantes, 4 avril 1860).

Le droit du capitaine coparticipant de se faire rembourser, après congé, est ainsi établi par l'art. 219 du Code de commerce : — « Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété, et exiger le remboursement du capital qui la représente. — Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office. »

On a discuté le point de savoir si la signification du congé faite au propriétaire coparticipant emportait une obligation corrélative des copropriétaires de fournir le prix du rachat, immédiatement et avant que le congé fût exécuté, de telle sorte que le capitaine serait en droit de se refuser à quitter le bord, jusqu'à ce qu'il eût été réellement et complétement remboursé de sa part d'intérêt. L'affirmative est admise par la jurisprudence ; il a même été jugé que l'offre de consigner n'était pas suffisante, et

qu'il fallait un paiement préalable (Mars., 16 sept. 1836 ; Anvers, 16 juillet 1863).

Rien ne s'oppose à ce que le capitaine coparticipant renonce valablement, par avance, au droit d'exiger le remboursement de sa part d'intérêt, s'il venait à être congédié (Bord., 25 juin 1860).

§ 8. — Des propriétaires de navires considérés comme créanciers nantis d'un gage.

Il arrive souvent qu'un créancier du navire se constitue un nantissement, en se faisant inscrire à l'acte de francisation comme propriétaire ou copropriétaire du navire ; quelquefois même ce nantissement revêt la forme d'un acte de vente simulé. Enfin le vendeur du navire peut stipuler, pour la garantie du paiement du prix, qu'il continuera à posséder le navire comme propriétaire apparent et qu'il aura le droit de choisir le capitaine.

Les conventions de cette nature sont sans effet vis-à-vis des tiers qui ont fait des fournitures pour le navire, lorsqu'ils ont ignoré que le propriétaire apparent n'était qu'un créancier nanti (Rennes, 2 juin 1865, et Nantes, 8 fév. 1865). Mais la situation de ce créancier n'est pas la même vis-à-vis des propriétaires du navire, qui ont nécessairement connu sa véritable qualité. Ainsi il a été jugé que les frets étant attribués au créancier nanti pour le remboursement de sa créance, les propriétaires n'étaient pas fondés à prétendre que le créancier devait être considéré à leur égard comme un coparticipant, et par suite, à réclamer leurs parts dans les frets (Nantes, 19 juillet 1865).

Si le créancier nanti est vendeur du navire, et que l'acheteur vienne à tomber en faillite, le créancier reste en

possession de son gage jusqu'à parfait paiement (Bord., 2 août 1868). La question est aujourd'hui tranchée par la la loi sur l'hypothèque maritime, dont nous donnerons plus tard le texte et le commentaire.

Bien que le créancier nanti ait droit au fret, suivant la convention, il ne peut le toucher lui-même, s'il n'a pas reçu mandat à cet effet comme armateur. En cas de faillite du propriétaire du navire, il serait même tenu de rapporter les frets qu'il aurait touchés, alors que ces frets étaient le gage de créanciers pour fournitures faites au navire. Débiteur lui-même à l'égard de ces créanciers, comme propriétaire apparent, il ne serait pas recevable à leur opposer une situation privilégiée (Nantes, 1er mars, 1865).

Il a été jugé que le créancier ainsi nanti d'un gage n'était pas fondé à stipuler, outre l'intérêt légal de sa créance, une commission sur les frets qui ne serait pas justifiée par son intervention comme armateur dans les contrats d'affrétement (Bord., 25 nov. 1860 ; Nantes, 29 juin 1864).

§ 9. — De la question de propriété d'un navire en construction.

La construction d'un navire se fait ordinairement sur devis, avec stipulation que des à-compte successifs seront payés au fur et à mesure de l'accomplissement des travaux et de l'achèvement d'une partie de la construction. On décide alors que l'armateur, par suite des paiements successifs, est dans la même situation que s'il fournissait les matériaux, en louant seulement l'industrie de l'entrepreneur de construction, et qu'il devient propriétaire du navire à mesure qu'il s'élève, sous la condition que l'ouvrage sera conforme au devis, après vérification au moment de la livraison.

Cependant cette condition de bonne confection a fait douter que le bâtiment en construction fût la propriété de l'armateur. Les uns admettent qu'il est propriétaire sous la condition résolutoire que le navire non construit suivant les conditions fixées sera laissé pour le compte du constructeur. Les autres voient là une condition suspensive, et admettent que le constructeur reste propriétaire, tant qu'il n'a pas fait la livraison du navire et que cette livraison n'a pas été agréée. Ce dernier système serait admissible si le constructeur établissait le navire avec ses propres fonds; mais sa situation est différente s'il construit en vertu d'un devis, pour le compte de l'armateur faisant les paiements d'après l'avancement des travaux. On décide alors que l'armateur devient propriétaire de toutes les portions de navire vérifiées, acceptées et payées.

La question de propriété a surtout de l'intérêt pour déterminer si les fournisseurs et ouvriers employés à la construction jouissent du privilége établi sur le navire par l'art. 191-8° du Code de commerce. Or, il est admis par la jurisprudence que les fournisseurs et ouvriers n'ont de privilége qu'autant que la construction est faite par le constructeur, de ses deniers, pour faire livraison après l'achèvement, le constructeur ayant alors un droit de propriété incontestable, tant que la livraison n'est pas définitive. Mais si la construction est faite sur devis, le privilége est refusé aux fournisseurs et ouvriers, à moins qu'on leur ait laissé ignorer que la construction était faite sur devis.

La question de propriété a également de l'intérêt pour déterminer si la chose périt pour le compte du constructeur ou pour celui de l'armateur. — La perte est-elle

survenue au moment où la livraison devait être effectuée, elle périt pour l'armateur, à moins que le constructeur mis en demeure de faire livraison ne s'y soit refusé. En effet dans la construction sur devis, où la livraison est partielle, cette livraison est opérée sans qu'il y ait tradition réelle.

Cette attribution de propriété est d'ailleurs dans l'intention des parties, car aucun armateur ne voudrait s'exposer à faire des avances, si, plus tard, le navire pouvait devenir le gage des fournisseurs et ouvriers employés par le constructeur, et que le prix de la construction pût ainsi être payé deux fois.

De ce que la propriété est attribuée à l'armateur, il résulte encore que le constructeur ne peut conférer à un tiers de nantissement sur le navire : il ne peut constituer de gage au profit de ses créanciers particuliers que sur les matériaux non employés ou sur les sommes que l'armateur reste lui devoir.

Une autre conséquence du droit de propriété de l'armateur, c'est qu'en cas d'interruption des travaux par le constructeur, il peut se faire autoriser judiciairement à continuer la construction commencée, sous la conduite d'une personne désignée; à prendre livraison des approvisionnements et des machines déjà commandées ; à employer, après estimation préalable, les matériaux qui se trouvent sur le chantier ; enfin à faire tous les frais nécessaires pour l'achèvement du navire, aux risques et périls du constructeur en retard.

La faillite du constructeur ne met pas fin à l'exécution du traité ; et à défaut par la masse des créanciers de continuer les travaux, l'armateur peut s'y faire autoriser par justice (Rouen, 24 janv. 1826); mais dans ce

cas, l'armateur ne peut venir au marc le franc avec les autres créanciers, pour les frais et dommages-intérêts qui peuvent lui être alloués (Caen, 20 fév. 1827). Toutefois il serait autorisé à employer à l'achèvement des travaux les sommes qu'il resterait devoir (Bord., 23 mars 1857).

Cette jurisprudence, généralement admise par les auteurs, a été contestée par un arrêt de la Cour de Paris, du 20 déc. 1856, qui maintient, en faveur du constructeur, un droit de propriété sur le navire construit à forfait et payable en plusieurs termes, tant que le navire n'a pas été vérifié et accepté après complet achèvement. Par suite, la Cour de Paris refusait au constructeur, en cas de faillite de l'armateur, le droit de faire vendre le navire, et le paiement, par privilége, de ce qui lui restait dû pour le prix; elle l'obligeait, au contraire, à rapporter à la faillite les à-compte qu'il avait reçus en paiement, sauf par lui à poursuivre contre la faillite la résiliation du marché, et à demander des dommages-intérêts dont le montant serait déduit des sommes sujettes à rapport.

Un jugement postérieur du tribunal de la Seine, du 23 mars 1858, n'a pas reproduit cette jurisprudence et a rétabli les vrais principes.

L'attribution du droit de propriété à l'armateur produit des effets en sa faveur, au cas où le navire en construction assuré vient à être frappé d'un sinistre, pendant le cours des travaux. L'armateur bénéficie de l'assurance jusqu'à concurrence des sommes qu'il a déjà payées au fournisseur, puisqu'il est devenu propriétaire du navire jusqu'à concurrence de ces sommes, et le surplus de la somme assurée appartient au constructeur.

Celui qui a fourni des matériaux pour la construction

du navire, et qui ayant traité à cet effet avec l'armateur, a laissé perdre son privilége sur le navire, en acceptant, par exemple, une novation de créance, est-il recevable, lorsque les propriétaires du navire viennent à être inscrits plus tard à l'acte de francisation, à exercer un recours contre ces propriétaires? la jurisprudence admet la négative (Reims, 2 juin 1864).

La jurisprudence soumet le constructeur de navire à une garantie analogue à celle que la loi impose à l'architecte, pour le cas où l'édifice construit à forfait périt en tout ou en partie par le vice de la construction. Ainsi le constructeur qui livre un navire établi en dehors des conditions de bonne navigabilité peut être tenu de le reprendre pour son compte, en remboursant à l'armateur les sommes qu'il a reçues à valoir sur le prix, et les dépenses faites soit pour l'armement, soit pour l'expédition. Vainement le constructeur opposerait-il qu'il n'aurait fait que suivre les dimensions fixées par l'armateur, si les dimensions étaient de nature à rendre le navire innavigable. Il ne pourrait contraindre l'armateur à prendre livraison, après avoir modifié la construction primitive du navire, si ces changements ne permettaient pas au navire de rendre le genre de services qu'on en attendait; il ne serait pas non plus fondé à livrer un autre navire en remplacement de celui qui aurait été refusé (Rennes, 28 mars 1860).

Lorsqu'un navire a été construit en pays étranger pour être livré à une compagnie française, et que, par suite de cette destination, il n'est pas immatriculé au registre des navires du pays de construction, les conditions de propriété de ce navire sont-elles les mêmes que pour les navires construits en France? La jurisprudence fran-

çaise ne voit dans ce navire qu'un objet purement mobilier, tant qu'il n'a pas été naturalisé et armé en France. Par suite, on ne saurait lui appliquer les règles admises exceptionnellement par notre droit maritime pour la possession des navires; et celui qui en a été mis réellement en possession en est présumé propriétaire, comme s'il s'agissait de tout autre meuble. Il a été jugé, d'après ce principe, que celui au nom de qui le navire avait été enregistré à la douane anglaise pour lui être livré en France, ne pouvait invoquer cette déclaration devant les tribunaux français, comme un titre de propriété contre d'autres personnes à qui le navire avait été régulièrement livré (Rouen, 8 juillet 1864).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique. — Haïti. — Roumanie. — Dans ces divers pays, la responsabilité des propriétaires de navires et le droit d'abandon sont réglés comme en droit français.

La loi *belge* du 19 juin 1855, qui a substitué à l'art. 216 de l'ancien Code de commerce de 1808 la disposition nouvelle du Code français, ajoute, conformément à la jurisprudence française : « Le recours du propriétaire ou des copropriétaires contre leurs assureurs ne sera pas compris dans l'abandon. »

Italie. — Les art. 311 à 315 du Code de commerce italien reproduisent identiquement les dispositions des art. 216 à 220 du Code de commerce français.

Le Code de commerce italien ajoute, dans les art. 316 et 317, des dispositions concernant les contrats pour la construction des navires.

Les contrats pour la construction des navires, les conventions y relatives, les explications, modifications, changements ou annulations de ces mêmes contrats, doivent être passés par écrit et transcrits sur les registres du département maritime où doit être effectuée la construction, à peine de nullité. — Les

déclarations de participation ou cessions de parts d'intérêt dans un navire en construction, de la part soit du commettant, soit du constructeur qui a entrepris la construction du navire pour son propre compte, doivent être également rédigées par écrit, à peine de nullité ; et elles n'ont d'effet, à l'égard des tiers, qu'autant qu'elles ont été transcrites sur les registres du département maritime où a été transcrit le contrat de construction.

Le constructeur ne peut résilier le contrat que dans le cas de force majeure. — En cas de mort du constructeur, le contrat est résolu conformément aux dispositions des art. 1642 et 1643 du Code civil, en vertu desquels le commettant est tenu de payer aux héritiers du constructeur, proportionnellement au prix fixé par la convention, le montant des travaux faits et des matériaux préparés, autant que ces travaux et ces matériaux pourront lui être utiles. — Le commettant peut demander la résiliation du contrat pour cause d'impéritie notoire ou de fraude du constructeur. — Hormis ce cas, le contrat ne peut être résilié que sous les conditions portées dans l'art. 1641 du Code civil, qui est ainsi conçu : — Le commettant peut résoudre à son gré le marché, quand même le travail serait déjà commencé, en indemnisant l'entrepreneur de toutes ses dépenses, des travaux déjà effectués et du bénéfice que l'entreprise aurait pu lui rapporter.

Espagne. — Les art. 609 à 614 du Code de commerce espagnol règlent les droits et obligations des copropriétaires d'un navire entre eux.

Les dépenses et généralement les questions d'intérêt commun sont décidées par la majorité des copropriétaires dont les parts excèdent la moitié de la valeur du navire. — La même règle s'observe pour décider la vente du navire.

Les copropriétaires ont le droit, à prix et conditions égales, d'être préférés aux tiers pour l'affrétement du navire ; et si deux ou plusieurs coparticipants réclament ce droit pour le même voyage, il y a lieu de préférer celui qui a l'intérêt le plus élevé dans le navire ; entre coparticipants ayant un intérêt égal, le sort décide de la préférence. — La préférence ainsi accordée à un copropriétaire ne l'autorise pas à changer la destination du navire, telle qu'elle a été fixée par la majorité.

Les copropriétaires ont aussi un droit de préférence et de préemption sur la part d'intérêt que l'un d'eux prétend mettre en vente, à la condition qu'ils proposent de se rendre acquéreurs dans un délai de trois jours à partir de celui où la vente a été faite, et à charge de faire offre du prix par le même acte. — Le vendeur peut se prémunir contre ce droit de présentation, en signifiant le contrat de vente à chacun des participants; et si, dans le délai de trois jours, ceux-ci n'ont pas invoqué le droit de préférence, ils ne sont plus recevables à le faire.

Quand le navire nécessite des réparations, un seul des copropriétaires peut exiger qu'il y soit procédé, et tous sont obligés de fournir à cet effet les fonds suffisants; si l'un d'eux n'y satisfait pas dans le délai de quinze jours, celui qui demande les réparations a le droit, sur requête judiciaire, de contraindre le coparticipant qui se refuse à faire la provision, à abandonner sa part d'intérêt d'après sa valeur avant les réparations. L'estimation est faite, avant qu'il soit procédé aux réparations, par des experts nommés par les parties, ou si l'une d'elles refuse de faire cette nomination, par le juge.

Les droits et obligations de l'armateur sont déterminés dans les art. 616 à 633 du Code de commerce espagnol.

Pour être armateur, il faut avoir la capacité légale d'exercer le commerce. Tout armateur doit être inscrit sur le registre matricule de la province qu'il habite.

L'armateur a particulièrement le droit de faire tous les contrats concernant le navire, son administration, l'affrétement et l'expédition; et le capitaine ou maître d'équipage doit se conformer à ses ordres et à ses instructions, sous sa responsabilité personnelle dans le cas où il y contrevient. — A l'armateur appartient aussi le choix et l'engagement du capitaine; mais s'il est le représentant de copropriétaires du navire, le choix du capitaine doit être fait par la majorité d'entre eux. — L'armateur peut remplir lui-même les fonctions de capitaine; et au cas où plusieurs copropriétaires demandent à remplir ces fonctions, la préférence est donnée à celui qui est régulièrement immatriculé. Si deux ou plusieurs copropriétaires également immatriculés sont en concours, la préférence est donnée à celui qui a le plus fort intérêt dans le

navire ; et si tous deux ont un égal intérêt, le sort décide entre eux.

L'armateur est responsable des dettes et engagements que contracte le capitaine pour réparer, équiper et approvisionner le navire ; et il ne peut éluder cette responsabilité en alléguant que le capitaine a excédé ses pouvoirs ou contrevenu à ses ordres ou instructions, toutes les fois que le créancier justifie que les sommes qu'il réclame ont profité au navire. — L'armateur est également responsable des indemnités en faveur des tiers, auxquelles donne lieu la conduite du capitaine dans la garde des effets chargés sur le navire ; mais il peut se libérer de cette obligation par l'abandon du navire avec tous ses agrès et apparaux et du fret gagné dans le voyage. — La responsabilité de l'armateur cesse, lorsqu'il s'agit d'engagements pris par le capitaine dans son intérêt particulier, encore que ces engagements concernent le navire; elle cesse encore à l'égard des engagements pris par le capitaine en dehors de ses fonctions, à moins qu'il n'y ait été spécialement autorisé; elle cesse enfin lorsque le capitaine n'a pas rempli les formalités prescrites par la loi, et qu'elles sont des conditions essentielles de la validité du contrat. — Il n'y a pas non plus lieu à responsabilité de l'armateur, à raison des excès commis par le capitaine ou les gens de l'équipage, pendant le voyage; il n'y a lieu à procéder que contre la personne et sur les biens des coupables.

L'armateur doit indemniser le capitaine de toutes les dépenses qu'il a faites dans l'intérêt du navire, de ses propres deniers, toutes les fois que le capitaine s'est conformé à ses instructions ou qu'il a agi dans les termes de son mandat, tel qu'il est défini par la loi.

L'armateur peut congédier le capitaine et les gens de l'équipage, à sa volonté et avant même que le voyage soit commencé, lorsqu'ils n'ont pas d'engagement pour un temps ou pour un voyage déterminé, mais à charge de payer les loyers échus, sans autre indemnité, s'il n'y a convention expresse à cet égard. — Quand l'engagement est fait à temps ou pour un voyage déterminé, le congé ne peut être donné avant la fin de l'engagement, si ce n'est pour cause d'insubordination grave, de vol, d'ivresse habituelle, ou de dommage causé au navire ou à son chargement par dol ou

négligence manifeste ou prouvée. — Le capitaine qui est en même temps copropriétaire du navire, ne peut être congédié sans être indemnisé de sa part d'intérêt dans le navire; et si cette part n'a pas été évaluée par la convention des parties, l'estimation en est faite par experts nommés par elles, ou d'office par le juge, si elles ne peuvent s'accorder pour le choix. Si le capitaine copropriétaire tient son mandat d'une clause spéciale, contenue dans l'acte de société, il ne peut être congédié sans un motif grave.

L'armateur ne peut, sous peine de responsabilité personnelle envers les chargeurs, prendre à son bord plus de marchandises que ne le comporte le tonnage du navire, tel qu'il est déclaré sur le registre matricule; et les chargeurs à l'égard desquels il ne pourrait remplir les conditions de l'affrétement auraient droit à une indemnité à raison du préjudice que le capitaine qui a affrété pour des quantités supérieures au tonnage du navire, leur causerait par sa faute.

Tout contrat d'engagement passé entre l'armateur et le capitaine devient caduc par le fait de la vente du navire; mais le capitaine a droit à l'indemnité qui est fixée par la convention. Le navire vendu est affecté par privilége à la garantie du paiement de cette indemnité si, après que le capitaine a exercé son recours contre le vendeur, celui-ci est jugé insolvable.

Nous trouvons encore dans les art. 723 à 728 du Code de commerce espagnol certaines dispositions concernant le subrécargue.

Le subrécargue est le mandataire particulier de l'affréteur, il exerce sur le navire et le chargement la gestion des intérêts qui lui sont expressément et spécialement confiés par ses commettants, sans pouvoir s'entremettre dans les attributions réservées au capitaine pour la direction et la gestion du navire.

Les pouvoirs et la responsabilité du capitaine cessent, par le fait de la présence d'un subrécargue à bord, pour tout ce qui touche aux intérêts confiés à ce dernier ; car le subrécargue lui est substitué pour tous les faits d'administration qui relèvent de ses fonctions et de son autorité.

Le subrécargue doit tenir un livre de comptes, dans la forme

prescrite pour les livres de commerce ; il doit tenir aussi un livre de correspondances.

Il est interdit au subrécargue de faire aucune opération commerciale pour son propre compte pendant le voyage ; mais il a le droit d'avoir une pacotille, si les termes de son engagement l'y autorisent ou si telle est la coutume du port du départ. — Dans le voyage de retour, il ne peut charger une nouvelle pacotille sans l'autorisation expresse de ses commettants. En tout cas, cette pacotille ne doit pas excéder le produit de celle qu'il a chargée pour le voyage d'aller.

Portugal. — La loi portugaise donne le nom de *participation maritime* à la communauté existant soit entre les copropriétaires d'un navire, soit entre ceux-ci et les affréteurs, et distingue trois sortes de participations :

1° *Participation maritime entre les propriétaires d'un navire et l'armateur.* — Ce contrat doit être rédigé par écrit et transcrit sur le registre du commerce, dans la même forme que les actes de société. — Tout copropriétaire peut céder, transférer, aliéner ou vendre sa part d'intérêt, sans être tenu d'en aviser ses coparticipants, et même contre leur gré. Les héritiers du copropriétaire, en cas de décès, et ses créanciers, en cas de faillite, exercent tous ses droits dans la participation. — Les copropriétaires peuvent former entre eux une véritable société, régie par les lois générales sur les sociétés commerciales ; mais à défaut d'une convention expresse, leur intention de se mettre en société ne se présume pas, et ils forment entre eux une simple communauté.

Les engagements contractés ou la responsabilité encourue par les copropriétaires dans l'intérêt du navire, ne peuvent jamais excéder ni même comprendre toute la valeur du navire et du fret acquis ; du reste les copropriétaires ne sont pas obligés au delà de la valeur du navire et du fret, et ils ont le droit de se libérer par l'abandon qu'ils en font aux créanciers du navire.

La participation est administrée par un armateur (*caixa*), nommé par les copropriétaires et qui peut être ou ne pas être l'un des coparticipants. Tout participant qui gère les affaires du navire, et qui pourvoit aux réparations, à l'armement, à l'affrétement et à l'expédition, est réputé armateur.

2° *Participation entre les copopriétaires du navire et les gens de l'équipage.* — Cette sorte de participation se rapproche davantage de la société ; elle intervient entre les copropriétaires du navire et les gens de l'équipage qui renoncent à un salaire fixe, dans le but de mettre dans la société leur travail et leurs soins, pour percevoir, sur le fret et les bénéfices du navire, un gain proportionné au profit que la communauté retire de leur travail. — Cette société, qui est également usitée en France sous le nom d'*engagement au profit et au fret*, doit faire l'objet d'un acte écrit, signé de tous les intéressés, et transcrit sur le registre général du commerce. — Le propriétaire du navire ou l'armateur désigné par les copropriétaires dirige seul les affaires du navire ; aucun homme de l'équipage ne peut contracter avec un tiers un engagement qui lie la société. — Les pertes qu'éprouve le navire par la faute des gens de l'équipage sont imputées sur les bénéfices qui forment leur part ; celles provenant du défaut d'armement sont à la charge du propriétaire ou des copropriétaires ; enfin les pertes dues à la fortune de mer sont supportées par les uns et les autres. Nous reviendrons sur ces questions de responsabilité, sur l'art. 1461 du Code de commerce portugais, au chapitre IV (De l'engagement et des loyers des matelots et gens de l'équipage).

3° *Participation entre les copropriétaires d'un navire, les gens de l'équipage et les affréteurs.* — Par ce contrat, les copropriétaires exposent leur navire aux chances de la mer ; les gens de l'équipage, leurs loyers et profits tenant lieu de salaires ; et les affréteurs, leurs marchandises ; mais les bénéfices, s'il en est réalisé, sont répartis en proportion des valeurs mises en risque par chacun d'eux. Dans cette société, les choses mises en risque forment une masse dont l'évaluation sert à déterminer, pour chacun, la part des gains ou des pertes, dans la répartition qui en est faite à la fin de l'expédition. — A défaut de convention écrite qui désigne le mandataire chargé de représenter la société et d'exercer ses droits, le plus fort intéressé qui est à bord, ou son représentant, ou à son défaut, le capitaine exerce les droits de la société. Chacun des participants répond des engagements relatifs au navire jusqu'à concurrence de sa part d'intérêt, sans qu'il y

ait solidarité entre les coparticipants (Art. 1321 à 1335 du Code de comm. portug.).

Les droits et obligations respectives des copropriétaires et l'étendue des pouvoirs de l'armateur font l'objet des dispositions comprises dans les art. 1336 à 1360 du Code de commerce portugais.

Les décisions de la majorité des copropriétaires sont prises à la majorité des voix, et cette majorité s'établit suivant les mêmes principes qu'en droit hollandais (Voir *infrà Pays-Bas*, p. 100). L'obligation, pour chaque copropriétaire, de contribuer aux frais de l'armement ou aux frais de radoub, se règle aussi conformément à la loi hollandaise. Enfin la responsabilité de chacun d'eux sur sa part d'intérêt dans le navire et le fret, et le droit d'abandon, sont déterminés suivant les principes tracés par la loi française sur l'art. 216 (Voir *suprà législ. fr.*, p. 56).

Les pouvoirs de l'armateur sont définis comme dans la loi hollandaise; la loi portugaise ajoute : L'armateur répond de toutes les dettes et obligations contractées par le capitaine pour réparer, ravitailler et approvisionner le navire. Il est responsable de tous engagements du capitaine en général, lors même que le capitaine aurait excédé ses pouvoirs ou agi contre les instructions reçues, si le créancier prouve que la dette contractée a profité au navire. La responsabilité de l'armateur cesse par l'abandon. — L'armateur répond aussi des indemnités dues à des tiers, à raison de la faute du capitaine ou pour défaut de surveillance des marchandises, et cette responsabilité cesse également par l'abandon. Mais il n'est aucunement responsable des engagements contractés par le capitaine pour son avantage particulier, bien que cet engagement concerne l'expédition; il ne répond pas non plus des engagements pris par le capitaine en dehors de ses attributions, à moins que celui-ci n'y ait été autorisé par un mandat spécial; enfin l'armateur n'est pas responsable de l'inaccomplissement par le capitaine des formalités exigées par la loi. L'armateur est encore déchargé de toute responsabilité à raison des excès commis, pendant le voyage, par le capitaine et les gens de l'équipage.

L'armateur peut congédier le capitaine, sans que celui-ci ait droit à aucune indemnité, pourvu que le congé ait été donné avant

le commencement du voyage, à moins que le capitaine ne justifie d'un engagement à temps ou pour un voyage déterminé. S'il est congédié en cours de voyage, le capitaine a droit à une indemnité, et en outre aux frais de retour. — Le capitaine congédié, qui est en même temps copropriétaire du navire, peut renoncer à la participation et obliger ses coparticipants au remboursement de sa part d'intérêt.

L'armateur doit, de même qu'en droit hollandais, ne pas entreprendre un nouveau voyage ou passer de nouveaux traités avec des affréteurs, sans requérir le consentement ou l'approbation des coparticipants, ou de la majorité d'entre eux, à moins qu'il n'ait reçu à cet effet les pouvoirs les plus étendus. — Du reste, tous ses engagements relatifs au navire et à l'expédition obligent les copropriétaires personnellement et jusqu'à concurrence de leur part d'intérêt, sauf leur recours contre l'armateur, en cas de faute ou d'infidélité ; dans ces divers cas, la part d'intérêt de l'armateur est affectée par privilége à la réparation du préjudice causé.

Le mode de reddition de comptes de l'armateur, soit à l'assemblée des copropriétaires, soit à chacun d'eux particulièrement, et l'approbation des comptes sont réglés par la loi portugaise suivant les mêmes dispositions qu'en droit hollandais (Voir *infrà Pays-Bas*).

Pays-Bas. — Lorsqu'un navire appartient à plusieurs copropriétaires, ils sont en état de communauté, et leurs intérêts se règlent à la pluralité des voix, en proportion de la part de chacun d'eux. La plus petite part est comptée pour une voix, et les autres coparticipants ont autant de voix qu'ils comptent de fois la somme représentant la plus petite part (art. 320 du Code holland.).

Tout propriétaire de navire est responsable des faits du capitaine et de ses engagements pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, mais il n'est tenu que jusqu'à concurrence de sa part dans le navire et le fret, et peut se libérer en en faisant l'abandon aux créanciers. — La faculté de faire abandon n'est pas accordée au propriétaire de navire qui est en même temps capitaine; mais il n'est responsable des engagements qu'il a pris relativement au navire et à l'expédition, que dans la proportion de

son intérêt. — L'abandon doit être déclaré par acte notarié. — Si le propriétaire ou les copropriétaires ont fait assurer leur intérêt dans le navire ou sur le fret, leur recours contre l'assureur n'est pas compris dans l'abandon.

Tout copropriétaire est personnellement responsable, en proportion de sa part, des frais de radoub et de tous autres frais ayant pour objet la conservation du navire, lorsqu'ils ont été faits par son ordre ou par l'ordre de la communauté des propriétaires.

Chaque copropriétaire est tenu de contribuer à l'armement du navire, en proportion de sa part; et si les avances sont faites par ses coparticipants, ceux-ci ont pour la garantie du paiement, un privilége sur la part du copropriétaire en retard de verser sa contribution. — Si le radoub du navire est devenu nécessaire, et que la majorité y consente, la minorité est tenue d'y accéder ou de renoncer à ses parts en faveur des autres copropriétaires, qui sont tenus de les rembourser; la valeur des parts est estimée par experts.

Si la majorité se prononce pour la dissolution et la vente du navire, la minorité est tenue de s'y soumettre. Alors la vente est publique, à moins que l'unanimité des propriétaires ne convienne qu'il en soit autrement. — En toute circonstance, la dissolution ne peut devenir définitive et la vente ne peut avoir lieu qu'après l'achèvement du voyage entrepris.

L'armateur chargé des pouvoirs de la communauté doit être choisi parmi les copropriétaires, à moins que l'unanimité des propriétaires ne confère le mandat à un tiers non propriétaire. — L'armateur est toujours révocable, à la volonté de la majorité.

L'armateur représente la communauté des propriétaires et agit en leur nom, soit judiciairement, soit extrajudiciairement, soit en demandant, soit en défendant, dans les limites de son mandat tel qu'il est défini par la loi ou par la convention des parties. Il a l'entière gestion du navire et contracte valablement tous engagements concernant l'armement, l'entretien, le ravitaillement et l'affrétement. Toutefois il doit prendre l'avis des propriétaires pour entreprendre un nouveau voyage ou contracter un nouvel affrétement, et se conformer à la décision de la majorité, à moins que son contrat d'engagement ne lui confère des pouvoirs assez

étendus pour qu'il puisse agir au mieux des intérêts qui lui sont confiés. — Il ne peut faire assurer le navire qu'avec l'autorisation expresse de tous les copropriétaires. Cependant il est tenu de faire assurer les frais du radoub fait en cours de voyage, à moins que le capitaine n'ait emprunté à la grosse pour subvenir à ces réparations. — Il est tenu, envers les copropriétaires, de tous les frais, dommages et intérêts qu'ils peuvent supporter par sa faute ou son infidélité ; sa part dans le navire y est affectée par privilége.

Tous les copropriétaires sont obligés par les actes de l'armateur, en proportion de leur part; et ils ne peuvent céder leur part dans le navire et le fret déjà gagné ou à percevoir pour l'expédition à laquelle ces actes se rapportent, sans acquitter les charges dont ils sont responsables. Leur obligation est personnelle, mais elle n'engage que leur part, pour les réparations et en général pour toutes dépenses qui ont été faites par l'armateur, conformément à la décision de la majorité ou sur l'approbation donnée par elle.

L'armateur est tenu de fournir à chaque propriétaire, sur sa demande, les renseignements qu'il peut demander, concernant le navire, l'armement ou le voyage entrepris, ainsi que de représenter les livres, lettres et documents, et tous autres titres relatifs à la gestion. Après chaque voyage, il doit rendre compte de sa gestion tant à la communauté des propriétaires qu'à chacun d'eux en particulier, sur la demande qui lui en est faite, tant pour ce qui concerne l'état général du navire et les dettes qui peuvent le grever, que pour le résultat du dernier voyage accompli, en représentant tous les documents à l'appui. Il est obligé de leur payer sans délai le solde qui leur revient. — Chaque copropriétaire est tenu de recevoir et de clore les comptes de l'armateur, et de payer sa quote-part dans le solde qui peut être à sa charge. La minorité qui n'approuverait pas les comptes du directeur, serait libre de renoncer à ses parts en faveur des autres copropriétaires.

Cette dernière disposition est modifiée par l'art. 752 du Code de commerce hollandais, concernant les bâtiments naviguant sur les rivières et les eaux intérieures. Ainsi l'approbation des comp-

tes de l'armateur par la majorité n'ouvre pas, pour la minorité, le droit de renoncer à ses parts d'intérêt sur le bâtiment ; chacun des propriétaires faisant partie de la minorité a seulement le droit de critiquer les comptes et de faire valoir judiciairement ses droits, malgré l'approbation donnée par la majorité.

En cas de prise, embargo ou saisie du navire, la majorité décide s'il y a lieu de réclamer ou non le navire. La minorité qui serait d'avis d'exercer la réclamation, aurait le droit de poursuivre à ses frais la revendication du navire, sauf à faire contribuer la majorité aux dépenses, si le résultat de l'instance était favorable.

Le droit de l'armateur de congédier le capitaine est absolu et peut toujours être exercé. — Le capitaine qui a été congédié pour une cause légitime ne peut réclamer aucune indemnité. Mais si le congé lui a été donné sans cause légitime ou avant que le voyage pour lequel il a été engagé ne fût entrepris, il a droit au loyer qui a été stipulé depuis le jour de son engagement jusqu'à celui du congé. S'il a été congédié en cours de voyage, son loyer lui est dû, ainsi que les frais de retour, à moins qu'il n'existe un engagement par écrit qui stipule d'autres conditions. Si le capitaine a été engagé, non par l'armateur, mais par le propriétaire du navire ou par la communauté des propriétaires, les mêmes dispositions leur sont applicables. — Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et contraindre ses coparticipants à lui rembourser sa part d'intérêt, évaluée par experts (art. 321 à 340 du Code de comm. holland.).

Nous renvoyons au chapitre suivant, sur *le Capitaine*, pour certaines obligations qui sont à la fois communes, d'après la loi hollandaise, à l'armateur et au capitaine, et que ni l'un ni l'autre ne peut consentir sans l'avis préalable des copropriétaires.

Allemagne. — La responsabilité de l'armateur est limitée au navire et au fret, sans qu'il soit tenu personnellement pour toutes les dettes qu'il a pu contracter dans ses attributions légales, c'est-à-dire intéressant le navire ou l'expédition, pour les dommages résultant de l'inexécution ou de l'exécution incomplète ou défectueuse des engagements qu'il a conclus comme armateur et en

vertu de son mandat légal, sans considérer si l'exécution incomplète ou défectueuse provient ou non du fait d'une personne faisant partie de l'équipage; enfin la responsabilité de l'armateur est ainsi limitée pour les indemnités dues à raison de la faute commise par une personne de l'équipage; or, la loi allemande comprend le capitaine même parmi les personnes de l'équipage. — L'armateur est, au contraire, obligé personnellement, même sur sa fortune de terre, pour les engagements qu'il a pu contracter non en vertu de son mandat légal pour les besoins du navire, mais comme gérant des intérêts particuliers des propriétaires du navire ou des affréteurs; il est encore personnellement responsable lorsqu'il a garanti, en son nom propre et non comme simple mandataire des propriétaires, les conventions qu'il a passées, ou lorsqu'il s'agit d'indemnités dues pour réparation de fautes qui lui sont imputables. — En ce qui concerne les sommes dues aux gens de mer pour leurs loyers ou en vertu de leur engagement, elles n'affectent pas seulement le navire et le fret; l'armateur en répond aussi personnellement, excepté dans les cas suivants : si le navire périt avant le voyage, s'il fait naufrage, s'il est pris par des pirates ou capturé et déclaré de bonne prise, s'il est vendu après déclaration d'innavigabilité. Dans ces divers cas, l'armateur n'est point personnellement responsable des dettes contractées à raison du voyage non accompli, ou, si le voyage a été fait par escales, de celles résultant de la dernière escale. La dernière escale commence dans le port où le navire a fait son dernier chargement ou déchargement, et court à partir du moment où il a commencé à charger ou fini de décharger. Le port de relâche forcée n'est pas considéré comme port d'escale, dans le sens de la loi. Dans aucun des cas précités, l'armateur n'est tenu de répéter les arrhes et avances qu'il a pu donner.

Que l'armateur soit obligé personnellement ou qu'il n'ait engagé que le navire et le fret, les actions à raison du navire ou de l'expédition peuvent être exercées contre lui devant le tribunal de son port d'attache. — Le port d'attache d'un bâtiment est celui où il a été inscrit sur le registre de navigation (art. 450 à 455 du Code génér. allem.).

Les règles concernant la responsabilité des propriétaires de

navires, leurs droits et obligations réciproques, sont tracées dans les art. 456 à 477 du Code général allemand.

Il y a armement collectif, lorsque plusieurs personnes emploient un navire qui leur appartient en commun à des expéditions maritimes dont le profit est commun. Il y a alors communauté entre les coparticipants mais non société de commerce, à moins qu'il ne soit intervenu entre les copropriétaires une convention à cet effet; et dans ce cas, on leur applique non les règles que nous allons indiquer sur l'armement collectif, mais celles relatives aux sociétés de commerce. En effet, les copropriétaires peuvent établir par la convention un mode particulier de gestion.

A défaut de conventions particulières, les intérêts de l'armement collectif sont réglés par l'assemblée des copropriétaires, à la majorité des voix. Les voix se comptent d'après la quotité des parts d'intérêt. La majorité est acquise à une décision, lorsqu'elle est prise par un coparticipant possédant plus de la moitié du navire. — L'unanimité des voix est nécessaire pour les décisions tendant à modifier le contrat de l'armement collectif, ou qui seraient étrangères au but de l'armement. — La simple majorité suffit pour nommer un armateur choisi parmi les copropriétaires; mais si l'armateur n'a aucun intérêt dans le navire, il faut l'unanimité des voix. L'armateur est toujours révocable à la majorité des voix, sauf son recours en dommages-intérêts, s'il a passé un engagement particulier avec les copropriétaires.

L'armateur est autorisé, par la nature de son mandat, à faire toutes les opérations et tous les actes qui ont pour objet l'exploitation du navire. Cette autorisation s'étend notamment à l'équipement, à la conservation et à l'affrétement du navire, à l'assurance du fret, des frais d'armement et du corps du navire, ainsi qu'à l'encaissement des sommes perçues habituellement à l'occasion de l'exploitation du navire. — L'armateur a tous pouvoirs pour représenter les propriétaires du navire en justice, à raison de ces opérations et de ces actes. — A l'armateur appartient le droit de nommer et de congédier le capitaine, et de lui donner les instructions à suivre, sans que les propriétaires du navire puissent user du même droit.

L'armateur n'a pas, à moins qu'il n'ait reçu procuration spé-

ciale à cet effet, le mandat d'obliger l'armement collectif ou seulement un ou plusieurs copropriétaires par lettre de change, par des emprunts, par la vente ou l'engagement du navire ou même en contractant une assurance. Il n'y serait autorisé que s'il était en même temps capitaine du navire, et seulement en cours de voyage et pour les besoins du navire ou de l'expédition.

Pour toutes les autres opérations qui rentrent dans l'exercice ordinaire de ses fonctions, l'armateur agit en vertu d'un mandat légal, et il oblige l'armement collectif vis-à-vis des tiers, lors même qu'il aurait contracté sans nommer les copropriétaires, de la même manière que si les copropriétaires avaient contracté eux-mêmes. Il y a plus, lorsque l'armateur agit en restant dans les limites du mandat légal tel qu'il vient d'être défini, il oblige valablement les copropriétaires vis-à-vis des tiers, quand bien même il serait intervenu entre l'armateur et les copropriétaires un accord qui resteindrait le mandat légal, pourvu toutefois que cet accord ait été ignoré des tiers.

Vis-à-vis de l'armement collectif, l'armateur est tenu de se renfermer dans les limites de ses attributions, telles qu'elles sont déterminées par la loi ou par la convention particulière; il doit aussi se conformer aux décisions prises par la majorité des copropriétaires et les exécuter. Enfin il est de son devoir de provoquer préalablement les décisions de l'armement collectif, en ce qui concerne les nouveaux voyages, les nouvelles entreprises, les radoubs extraordinaires, ainsi que la nomination et le congé du capitaine.

L'armateur tient un livre spécial de ses comptes de gestion et conserve les pièces justificatives. Il rend compte à chacun des copropriétaires, sur sa demande, de tout ce qui se rapporte aux affaires de l'armement collectif, et notamment au navire, au voyage et à l'équipement; il doit également permettre, en tout temps, à tout intéressé de prendre connaissance des livres, correspondances et papiers relatifs à l'armement collectif. Enfin il doit rendre ses comptes, à toute réquisition, à l'armement collectif, sans que l'apurement de ses comptes et l'approbation de la majorité empêche la minorité d'exercer le même contrôle.

Chacun des copropriétaires doit contribuer, en proportion de

sa part d'intérêt, aux frais de l'armement collectif, notamment aux frais d'équipement et de radoub. Si l'un des copropriétaires est en retard pour le versement de sa contribution, et que les autres copropriétaires en fassent l'avance pour lui, les intérêts des sommes avancées courent de plein droit. — Les avances ainsi faites sont susceptibles d'être assurées, et le copropriétaire qui serait en retard de paiement à l'échéance devrait en restituer les frais.

S'il a été décidé d'entreprendre un nouveau voyage, de faire radouber le navire après l'achèvement d'un voyage ou de payer un créancier privilégié sur le navire et le fret, chacun des copropriétaires peut s'affranchir de sa quotité de versement, en abandonnant sa part d'intérêt, à titre gratuit. Le copropriétaire qui veut user de cette faculté doit en donner avis aux copropriétaires ou à l'armateur par acte judiciaire ou notarié, dans les trois jours de la décision, s'il était présent, ou dans les trois jours de la communication de la décision, s'il était absent ou qu'il n'ait pas été représenté. — La part d'intérêt abandonnée est répartie entre les autres copropriétaires, au prorata de leurs parts.

La répartition des profits et pertes se fait d'après la quotité des parts. Le compte des profits et pertes et le paiement des bénéfices, s'il y a lieu, doivent toujours se faire après le retour du bâtiment au port d'attache ou après qu'il a achevé son voyage dans un autre port et que l'équipage a été congédié. — Les rentrées qui ne sont pas réservées soit pour couvrir des dépenses postérieures, soit pour désintéresser divers créanciers de l'armement collectif, sont réparties entre les propriétaires au prorata de leurs parts.

Tout copropriétaire peut, en tout temps et sans le consentement de ses copropriétaires, céder sa part d'intérêt dans le navire. Les copropriétaires ne peuvent exiger que la vente leur soit faite de préférence aux tiers. Toutefois si la cession d'une part d'intérêt à un étranger devait entraîner pour le navire la perte du droit de porter le pavillon national, le cessionnaire aurait besoin, pour réaliser la vente, du consentement de tous les propriétaires. — Le copropriétaire qui a aliéné sa part d'intérêt continue à être considéré comme copropriétaire, vis-à-vis des autres partici-

pants, tant que la cession ne leur a pas été notifiée ou qu'elle ne l'a pas été à l'armateur, tant par lui que par son acheteur; il demeure responsable sur sa part d'intérêt des engagements contractés jusqu'au jour de la notification. Néanmoins l'acquéreur est tenu, de son côté, des mêmes engagements depuis le jour de l'acquisition. Tous deux sont ainsi tenus non-seulement des engagements pris par l'armateur en vertu de son mandat, mais encore de ceux qui sont pris en vertu de décisions de l'armement collectif. Les autres copropriétaires peuvent, en outre, faire participer l'acquéreur à tous les engagements qui grevaient la part d'intérêt du cessionnaire, sauf à l'acquéreur à exiger caution du vendeur. Du reste, l'introduction d'un nouveau copropriétaire ne met pas fin aux opérations de l'armement collectif; il n'est pas non plus dissous par la mort, la faillite ou l'interdiction d'un copropriétaire. Enfin ces diverses circonstances ne justifieraient pas soit la renonciation, soit l'exclusion d'un copropriétaire.

La majorité des voix peut néanmoins opérer la dissolution de l'armement collectif, et la décision tendant à aliéner le navire équivaut à un vote de dissolution. Le navire est alors vendu publiquement; mais la vente ne peut avoir lieu qu'au port d'attache du navire ou dans un port du pays, et non dans un port étranger, à moins qu'il n'ait été déclaré innavigable. La convention des parties peut déroger à ces dispositions.

Les copropriétaires individuellement responsables ne sont obligés envers les tiers qu'à raison de leur part d'intérêt dans le navire. Ils peuvent être actionnés soit par leurs copropriétaires, soit par des tiers, devant le tribunal du port d'attache.

Lorsqu'une association est formée entre une ou plusieurs personnes à l'effet de faire construire un navire, les copropriétaires contribuent aux frais de construction, chacun en proportion de sa part d'intérêt. L'armateur peut être nommé avant la construction du navire.

Celui qui emploie à la navigation maritime un navire qui ne lui appartient pas et qui le dirige lui-même ou en confie la direction à un capitaine, est considéré comme armateur vis-à-vis des tiers, et le véritable propriétaire ne peut s'opposer à ce que les créanciers de bonne foi n'exercent leurs droits sur le navire, à

moins qu'il ne prouve que leur créance n'a pas eu pour objet les besoins du navire ou de l'expédition.

Le droit de l'armateur de congédier le capitaine est réglé par les art. 515 à 523.

Le capitaine peut toujours, nonobstant toutes conventions contraires, être congédié par l'armateur, sauf son recours en dommages-intérêts, dans le cas où il justifie d'un engagement et où aucune faute ne lui est imputable. — Si le capitaine a été congédié pour impéritie ou manquement à ses devoirs, il n'a droit qu'à son salaire et aux autres bénéfices qui peuvent avoir été stipulés. Il en est de même si, après avoir été engagé pour un voyage déterminé, il est congédié parce que le voyage ne peut être commencé ou continué pour cause de guerre, embargo ou blocus, ou d'interdiction d'entrée ou de sortie, ou de tout autre accident qui frappe le navire ou la cargaison. Enfin on observe encore la même règle si le capitaine engagé pour un temps déterminé a exécuté un certain voyage. — Dans ces divers cas, si le congé est donné en cours de voyage, le capitaine a droit aux frais de retour au port où il a été engagé ou à une indemnité équivalente. Dans les frais de retour sont compris les frais d'entretien pendant le voyage.

Si le capitaine est congédié dans d'autres circonstances que celles que nous venons d'indiquer, même alors qu'il s'est engagé pour un temps indéterminé, il lui est dû, à titre d'indemnité en sus de son salaire et des bénéfices stipulés, deux ou quatre mois de gages, selon que le congé a été donné dans un port européen ou hors d'Europe. Quoi qu'il en soit, il n'a droit à rien de plus que ce qu'il aurait touché si son engagement avait pris fin. — Si les gages sont stipulés non à temps, mais au voyage, ils sont calculés, s'il y a congé dans le cas qui précède, sur la base du montant intégral des gages à proportion des services rendus et de l'avancement du voyage. La durée moyenne du voyage, évaluée d'après les qualités particulières du navire (chargement et déchargement compris) sert de base pour déterminer le chiffre des gages de deux ou quatre mois. — Le calcul se fait aussi comme nous venons de le dire pour les gages du capitaine congédié en cours de voyage pour inaptitude ou infraction à ses devoirs. —Si le voyage de re-

tour ne finit pas au port d'attache, et que le capitaine ait été engagé pour l'aller et le retour, il peut demander les frais de retour jusqu'au port où il a été engagé et la continuation des gages pendant le voyage ou une indemnité équivalente.

Si c'est le capitaine qui demande son congé, on applique la règle suivante : Quand le voyage est commencé, le capitaine engagé pour un temps indéterminé doit continuer ses services jusqu'à ce que le navire soit rentré au port d'attache ou dans un port du pays auquel il appartient, et jusqu'à ce que le déchargement ait été effectué. — Néanmoins il peut demander son congé si, depuis son départ, il s'est écoulé un espace de deux ou trois ans, selon qu'au moment du congé le navire se trouve dans un port européen ou hors d'Europe. Mais il doit continuer ses services jusqu'à ce que l'armateur ait pourvu à son remplacement, et en tout cas achever le voyage commencé. Si l'armateur, en recevant le congé, a ordonné le retour du navire, le capitaine doit ramener le navire.

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, ses coparticipants sont tenus, s'il le demande, de lui rembourser sa part d'intérêt, et l'estimation en est faite à dire d'experts. Le droit du capitaine s'éteint s'il laisse écouler un certain temps sans exiger le remboursement.

Si le capitaine tombe malade ou s'il est blessé pendant le voyage, l'armateur supporte les frais de traitement dans les conditions suivantes : 1° jusqu'à l'achèvement du voyage, si le capitaine revient avec le navire, et que le voyage de retour finisse au port d'attache ou dans le port où il a été engagé; 2° pendant six mois après l'achèvement du voyage de retour, s'il revient avec le navire et qu'il ne finisse pas le voyage dans un des ports susindiqués; 3° pendant six mois après la continuation du voyage, si le capitaine a dû être conduit à terre pendant le cours du voyage. Dans ces deux derniers cas, le capitaine a droit à être conduit au port de retour, ou, à son choix, à exiger une indemnité équivalente. — Le capitaine malade ou blessé a droit à ses gages et aux autres bénéfices stipulés, jusqu'à l'achèvement du voyage de retour, s'il revient avec le navire, et jusqu'au jour où il quitte le navire, s'il a dû être laissé à terre. — Si le capitaine est blessé

en défendant le navire, il a droit, en outre, à une indemnité dont la quotité est fixée par le juge.

Si le capitaine meurt en cours de voyage, l'armateur ne doit que les gages échus et les autres bénéfices stipulés, jusqu'au jour du décès; l'armateur supporte en outre les frais d'inhumation. Mais si c'est en défendant le navire que le capitaine a trouvé la mort, l'armateur doit à sa veuve et à ses héritiers une indemnité fixée par le juge.

Mecklembourg-Schwerin. — La loi introductive du Code général allemand dans le Mecklembourg-Schwerin, du 28 décembre 1863, modifie, dans les termes suivants, la loi générale, en ce qui concerne le droit des armateurs de prendre part aux délibérations de l'armement collectif, et les règles relatives aux décisions de la majorité des copropriétaires (art. 51 à 54 de la loi introductive).

Tout navire appartenant à plusieurs copropriétaires doit avoir un armateur. — L'armateur vote sur les affaires courantes de l'exploitation, dans les assemblées des copropriétaires; il peut se présenter en personne ou par un fondé de pouvoirs; le même droit appartient aux copropriétaires.

La minorité dont l'opinion n'a pas prévalu dans les décisions sur les affaires de l'armement, peut exiger de la majorité qu'elle se rende acquéreur de sa part d'intérêt sur le navire, après estimation, ou qu'en cas de refus, la propriété du navire soit dévolue aux coparticipants composant la minorité, à charge par eux de désintéresser la majorité sur les mêmes bases.

Dans le calcul des votes, on doit compter dans la minorité les voix des copropriétaires qui n'ont pas participé au vote, par suite de leur refus de se soumettre à la décision de la majorité. — Chacun des membres de la minorité a individuellement le droit d'exiger le remboursement de sa part d'intérêt et l'estimation du navire, malgré l'opposition de la majorité.

Après le vote, l'armateur donne connaissance à la minorité de la décision de la majorité. L'estimation doit avoir lieu dans les trois jours de la communication de la décision; elle a lieu sans désemparer, dans les cas exceptionnels et urgents, et notification en est faite aux copropriétaires de la majorité et à l'armateur, pour qu'ils aient à y contredire, s'il y a lieu.

L'estimation du navire n'embrasse que la valeur du navire et de ses agrès et apparaux; la situation active et passive fait l'objet d'une liquidation spéciale.

L'estimation faite en temps utile a pour effet de suspendre l'exécution de la décision de la majorité. Si le navire est en cours de voyage, il suffit que la demande à fin de prisée soit introduite, et il y est sursis jusqu'à l'arrivée du navire dans un port; l'estimation est alors faite dans les huit jours de l'arrivée du navire. — La majorité doit se prononcer dans la quinzaine sur la question de savoir si elle entend garder le navire à charge de remboursement ou le céder; si elle opte pour cette dernière alternative, elle doit céder toutes les parts d'intérêt appartenant à la majorité, à l'exception des parts de ceux qui déclarent revenir sur leur vote et se rallier à l'avis de ceux qui font priser. Si la majorité est divisée sur le point de savoir s'il y a lieu de prendre ou de céder le navire, la préférence est accordée à l'avis de ceux qui optent pour garder le navire à charge de remboursement.

La prisée n'entraîne pas par elle-même la dissolution de l'armement collectif : il y a seulement lieu à une mutation des propriétaires de parts d'intérêt.

Les armateurs qui restent propriétaires du navire sont tenus, à compter du jour de leur déclaration, de tous les engagements courants de l'armement. — Le prix de l'estimation doit être versé dans la huitaine de la liquidation, entre les mains de celui qui cède sa part d'intérêt, et le cessionnaire entre aussitôt en jouissance de sa quotité. Si la liquidation ne peut se faire immédiatement, le premier peut néanmoins entrer en jouissance en fournissant caution.

Les copropriétaires qui n'ont pas pris part au vote conservent leurs parts d'intérêt.

Si la majorité repousse une proposition présentée par la minorité, et que le navire déjà affrété soit sur le point de mettre à la voile, il est sursis aux opérations de prisée et de liquidation. L'art. 473 du Code général allemand dispose, suivant le même esprit, qu'au cas où la majorité se serait prononcée pour la vente du navire, la vente ne pourrait avoir lieu si le navire se trouvait au port d'attache, affrété pour un nouveau voyage.

Les avances faites pour le navire par un copropriétaire à ses coparticipants ou par l'armateur, sont garanties par un privilége sur les parts d'intérêt de ceux qui ont profité de ces avances.

Autriche. — L'*Édit sur la navigation marchande,* du 25 juillet 1774, qui régit encore le commerce maritime, ne contient aucune disposition particulière sur les droits et obligations des propriétaires de navires. Mais, à défaut de loi écrite, on a admis les règles de droit commun sur cette matière. Ainsi les copropriétaires forment une communauté, sans qu'il y ait solidarité entre eux, et ne sont responsables que jusqu'à concurrence de leur part d'intérêt dans le navire; la majorité qui prononce sur toutes les mesures d'intérêt commun est formée des voix des copropriétaires dont l'intérêt excède la moitié de la valeur du navire.

Le gérant de la société ou armateur doit, en vertu de l'acte de 1823 sur le régime de la navigation, être sujet autrichien (voir *suprà*, chap. I^er^, *Autriche*, p. 25).

L'armateur consulte les copropriétaires sur l'expédition à entreprendre; mais c'est lui qui choisit et qui congédie le capitaine. C'est à lui que le capitaine rend ses comptes, sans préjudice du droit qui appartient à tout coparticipant de lui demander toutes justifications.

Le chapitre II de l'*Édit de la navigation marchande* contient encore de nombreuses dispositions applicables au capitaine, en tant que gérant du navire, et qui s'appliquent aussi au règlement des rapports entre l'armateur et les copropriétaires (voir *infrà*, chap. III, *Du cap.*, *Autriche*, p. 208).

Angleterre. — Le navire peut être la propriété d'une seule personne ou d'un certain nombre de copropriétaires. La loi, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, suppose que cette propriété est partagée en soixante-quatre parts.

Les copropriétaires sont en état de communauté et considérés comme associés seulement pour les obligations qui concernent le navire. Ainsi ils peuvent être poursuivis soit séparément, soit collectivement, à raison des dettes contractées pour les besoins du navire; mais celui qui est poursuivi pour le tout peut exercer un recours contre ses coparticipants en remboursement de leur

part de la dette. Si la communauté est créancière, chacun des copropriétaires peut poursuivre le débiteur. — Cependant, la responsabilité collective et solidaire des copropriétaires étant basée sur ce principe que chacun d'eux est présumé avoir consenti à ce que la dette fût créée, tout copropriétaire peut s'en affranchir s'il prouve, d'une part, qu'il n'a aucunement engagé son consentement, et, d'autre part, que la dette est absolument étrangère aux besoins du navire, de l'armement ou de l'expédition. — Du reste, il est permis, par la convention, de déroger au principe de la responsabilité collective et solidaire, en instituant un mandataire spécial (*ship's husband*) dont les fonctions correspondent à celles de l'armateur, en droit français. Cet armateur exerce les actions de la communauté, et c'est contre lui qu'elles sont dirigées.

Nous ne retrouvons pas, en droit anglais, les règles du droit français sur la responsabilité des propriétaires de navires, limitée au navire et au fret. La loi anglaise ne limite la responsabilité des propriétaires que dans quelques cas particuliers que nous verrons ci-après. Par suite, les propriétaires de navires ne sont pas admis à exercer le droit d'abandon ; ils sont responsables même sur leur fortune de terre, sous la seule condition que les dettes à raison desquelles ils sont poursuivis n'aient pas une cause étrangère aux besoins du navire.

Les coparticipants, malgré l'étendue de leur responsabilité et bien que liés vis-à-vis des tiers comme s'ils étaient en société, ne forment pas entre eux une véritable société et restent en communauté. Ainsi chacun d'eux peut céder ou engager sa part de propriété, sans que ses coparticipants puissent s'y opposer. Leur action personnelle est indépendante, comme leur responsabilité est isolée, en ce qui touche leurs intérêts particuliers. — Il y a plus, celui des copropriétaires dont la responsabilité est engagée par un fait délictueux, qui est convaincu, par exemple, d'avoir pratiqué la contrebande ou d'avoir été complice du fait, ne peut être frappé de confiscation que pour sa part dans le navire, et les autres copropriétaires ne sont nullement inquiétés.

Nous trouvons encore une différence fort importante entre la législation anglaise et celle de la France, en ce qui concerne le

droit attribué chez nous à la majorité des propriétaires de lier la minorité pour tout ce qui intéresse le navire. Ainsi, en droit anglais, le copropriétaire qui refuse de se ranger à l'avis de la minorité, est toujours en droit d'exiger de ses coparticipants la restitution de sa part, et ceux-ci ne pourraient faire sortir le navire du port avant d'avoir opéré le remboursement ou fourni caution suffisante. — Si la majorité se prononce pour la vente du navire, la Cour d'amirauté autorise la vente, sous la condition que la minorité aura été préalablement désintéressée. — Si le dissentiment porte seulement sur le choix de l'armateur qui recevra mandat de gérer les intérêts communs, la majorité ne peut pas davantage expédier le navire contrairement au vœu de la minorité, avant que celle-ci n'ait été désintéressée ou qu'il n'ait été fourni caution.

Le navire est géré soit par un armateur ayant mandat à cet effet, soit par le capitaine dont le mandat résulte de la nature même de ses fonctions. Les propriétaires sont responsables des faits de leurs préposés dans l'administration du navire, et tenus des engagements que ceux-ci contractent pour toutes fournitures faites au navire. Mais le capitaine ne peut obliger ainsi les propriétaires que hors du lieu de leur résidence et en cours de voyage. Il a alors capacité suffisante pour contracter des emprunts dans l'intérêt du navire, même sous forme de lettres de change, sans que les propriétaires puissent opposer aux tiers porteurs de bonne foi aucune exception touchant la réalité des besoins ou l'emploi des fonds.

Les propriétaires de navires répondent aussi des dommages occasionnés aux tiers par la faute du capitaine, dans la conduite du navire. L'art. 388 de l'acte *Merchant-Shipping* dispose que cette responsabilité cesse lorsqu'un sinistre est survenu, par la faute d'un pilote titulaire, dans les parages où l'emploi de ce pilote est obligatoire.

L'armateur ou le capitaine sont tenus de rendre leurs comptes aux propriétaires du navire, et procèdent eux-mêmes au partage des bénéfices à répartir entre les coparticipants.

Les propriétaires ont le droit, en tout temps, de congédier le capitaine, sans alléguer de motifs. Mais s'il existe un engagement

et que le capitaine ait été congédié sans avoir encouru de reproches, il a droit à une indemnité.

Nous avons dit plus haut qu'il existait quelques cas dans lesquels la responsabilité des propriétaires était limitée par la loi. Les art. 503 et suivants de l'acte *Merchant-Shipping* contiennent à cet égard les dispositions suivantes : — Le propriétaire n'est pas tenu d'indemniser les intéressés des pertes ou dommages survenus, sans qu'il y ait de sa faute, par suite d'incendie, aux marchandises embarquées sur son navire, non plus que de leur tenir compte de l'or, de l'argent ou de la bijouterie volée, etc., à moins qu'avant le chargement, l'intéressé n'ait fait par écrit la déclaration de la nature de ces marchandises au capitaine ou au propriétaire du navire. — Dans les cas où, sans qu'il y ait faute de la part du propriétaire, des pertes de vie, des injures corporelles, des dommages ou des pertes de marchandises surviennent, soit à bord de son navire, soit à bord d'un autre navire avec lequel il a pu se trouver en collision, le propriétaire n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur de son navire et du fret, estimés au minimum à 15 livres sterling par tonneau du tonnage enregistré, s'il n'y a pas perte du navire, et à 8 livres sterling par tonneau, si le navire est perdu. Le fret sur lequel l'indemnité est due s'entend du fret acquis ou à gagner pendant le voyage commencé ou à commencer à l'époque de l'événement ; il est réputé comprendre le prix du transport de toutes marchandises, en tant que ce prix appartient aux propriétaires, le prix des passages, le loyer du navire, que la location soit faite pour un voyage déterminé ou pour un certain terme, à moins que, le navire étant loué à terme, le loyer ne commence à courir que six mois après la mort d'homme survenue ou le dommage causé. — La responsabilité s'étend à chaque mort d'homme, blessure aux personnes ou dommage aux marchandises, dans des cas distincts, comme si aucun autre n'avait eu lieu. — L'art. 515 ajoute que toutes sommes payées pour frais et dommages sont portées en compte à la charge des copropriétaires du navire, au même titre que celles dépensées pour les besoins du navire. — Les art. 507 et suivants tracent les règles de procédure à suivre, en cas de réclamations des intéressés. Les enquêtes sont présidées par le shérif, qui fixe

le montant des dommages. Le demandeur qui n'est pas satisfait de ce qui lui est accordé peut intenter une action, dès que l'enquête est terminée; mais s'il n'obtient pas le double de l'indemnité primitivement fixée, il est tenu de payer au défendeur tous les frais du procès.

La jurisprudence anglaise a admis, comme principe de droit international, que la responsabilité des armateurs non sujets anglais est déterminée par la loi du pays dont le navire porte le pavillon, et que ceux qui contractent avec des capitaines étrangers, doivent se conformer à la loi étrangère, en ce qui concerne l'étendue de la responsabilité des propriétaires.

Cette solution, acceptée par arrêt de la cour du Banc de la Reine du 30 mai 1864, a d'autant plus d'importance que la loi anglaise n'admet pas, comme nous venons de le voir, la responsabilité limitée au navire et au fret, non plus que le droit d'abandon.

Du reste, les considérants de l'arrêt de la Cour du Banc de la Reine s'appuient sur une saine doctrine. — Ceux qui contractent avec un mandataire, y est-il dit, ne peuvent engager le mandant que dans les limites du mandat. Or, le pavillon d'un navire indique à tous quelle loi détermine l'étendue du mandat donné au capitaine, et, par suite, quelle est la responsabilité de l'armateur. Or, cette loi est celle du pays de l'armateur. La Cour des *Common-Pleads*, devant laquelle la cause fut portée en appel, confirma l'arrêt de la Cour du Banc de la Reine.

Danemark. — Si une société est formée par plusieurs personnes, soit pour construire et équiper un navire, soit pour l'exploiter en commun, le contrat doit être rédigé par écrit (Règlem. du 30 juill. 1756). Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre précédent, relativement à la nationalité des propriétaires de navires (voir *suprà*, chap. 1er, *Danem.*, p. 29).

La responsabilité des propriétaires de navires, limitée au navire, se règle suivant le droit commun. Toutefois les gens de l'équipage ont un privilége, pour le payement de leurs salaires, sur les biens des propriétaires et sur leurs marchandises, aussi bien que sur le navire et le fret; les gens de l'équipage sont préférés même aux prêteurs à la grosse et aux autres créanciers privilégiés (art. 1, chap. 1er du Code marit. danois). C'est aussi le

droit commun qui est observé, en ce qui touche les décisions prises par la majorité, pour tout ce qui concerne le navire et l'expédition ; la majorité est formée des coparticipants dont l'intérêt dépasse la moitié de la valeur du navire.

L'art. 35 chapitre 1er du Code maritime de 1683 dispose : En cas de partage et de contestation entre les propriétaires de navires, en ce qui concerne l'intérêt et la destination du navire, la minorité fixe la somme pour laquelle elle veut vendre ses parts d'intérêt et celle pour laquelle elle garde le navire, si la majorité ne veut pas acheter les parts de la minorité. La majorité opte alors soit pour le rachat des parts de la minorité, à charge de payer le prix dans un délai de six semaines, soit pour la vente du navire à la minorité. Mais si les coparticipants de la minorité ne peuvent s'accorder sur la fixation du prix, la majorité a le droit d'équiper le navire à son profit et aux risques de tous, sans que ceux qui ont refusé de prendre part aux frais de l'équipement et à l'expédition puissent exiger aucune part du fret gagné pendant le voyage. — Le copropriétaire qui veut vendre sa part d'intérêt est tenu de l'offrir d'abord à ses coparticipants; et s'il la vend à un tiers sans leur avoir fait cette offre, ils ont le droit de rachat, en remboursant à l'acheteur le prix à dire d'expert (art. 14, chapitre IIe du Code mar. danois).

Le gérant ou armateur est nommé par la majorité des propriétaires; il doit être sujet danois. Il a tous pouvoirs pour faire les affrétements ou donner à cet effet les instructions au capitaine, comme nous le verrons au chapitre suivant (voir *infrà*, chap. III, *Du capit., Danem.*, p. 220). C'est aussi l'armateur qui choisit ou congédie le capitaine; tout engagement doit être rédigé par écrit. Si l'armateur n'a pas les pouvoirs nécessaires pour congédier le capitaine, ce droit est exercé par tous les propriétaires du navire, et leur avis unanime est requis; en cas de dissentiment, le juge décide. Si le capitaine est lui-même copropriétaire, ses coparticipants sont tenus de lui rembourser sa part d'intérêt à dire d'expert (art. 34, chap. 1er du Code mar. dan.). La loi danoise se montre, comme on le voit, moins favorable que la plupart des autres législations au droit illimité pour les propriétaires ou l'armateur de congédier le capitaine, en tout temps et en toutes cir-

constances. Du reste, la loi danoise exige *de justes motifs* pour le congé du capitaine comme pour celui des matelots. — Par dérogation au droit commun, le capitaine qui veut équiper lui-même un navire, est valablement libéré de son engagement en se faisant remplacer et en restituant les salaires qu'il a reçus (art. 37, chap. 1er).

Suède. — Si le navire appartient à plusieurs propriétaires, ils forment entre eux une communauté qui se règle suivant les principes du droit commun. — Les mesures intéressant le navire ou l'expédition sont prises à la majorité des voix, et cette majorité se compose de ceux dont les parts de propriété excèdent la moitié de la valeur du navire. Le coparticipant qui ne répond pas à la convocation régulière de l'assemblée des propriétaires est censé accepter les décisions prises par les membres présents. — Il est dressé procès-verbal des décisions prises; et ce procès-verbal, signé de tous les membres présents, reste entre les mains du principal propriétaire. Il est permis à chaque associé d'en prendre copie.

Tous les frais faits pour la construction, l'armement, le gréement ou l'entretien du navire doivent être payés par les copropriétaires, proportionnellement à la part de chacun d'eux. Faute par l'un d'eux de verser sa part contributive, dès qu'il en est requis, ses coparticipants font pour lui les avances nécessaires ; mais le remboursement de ces avances est garanti par un privilége sur la part du copropriétaire en retard de paiement. — Si l'un des copropriétaires n'a pas donné son consentement aux décisions relatives aux dépenses à effectuer, il doit, dans le délai de huit jours, après qu'il a eu connaissance de ces décisions, céder à ses coparticipants sa part dans le navire. A cette condition, il est exempt de fournir sa part contributive aux dépenses. La part ainsi cédée est répartie entre les autres copropriétaires, proportionnellement à la mise antérieure de chacun d'eux. — Lorsqu'un associé a cédé sa part dans le navire, il cesse d'être responsable des engagements concernant le navire, qui auraient été pris antérieurement à la cession, sauf les cas dans lesquels sa responsabilité personnelle serait engagée. — Si la part cédée a été assurée pour une période de temps qui n'est pas encore achevée au moment de la cession, les autres associés pro-

filent de l'assurance et sont tenus, envers l'assureur, du paiement de la prime correspondante à la période de temps qui reste à courir.

Si l'un des associés veut vendre sa part dans le navire à un tiers non copropriétaire, il doit préalablement proposer à ses co-participants, soit à chacun d'eux en particulier, soit à la réunion générale, d'acquérir ladite part aux conditions qui lui sont offertes par le tiers. Si, dans le délai de trois jours de cette proposition, les copropriétaires ensemble ou l'un d'eux ne déclarent pas se porter acquéreurs, et que le vendeur ait affirmé sous serment, devant le tribunal compétent, les conditions de la vente, les copropriétaires perdent tout droit à revendiquer la part qui leur a été offerte. — Si plusieurs associés notifient, dans le délai fixé, leur intention de se porter acquéreurs, ils ont droit à la part cédée, chacun en proportion de son intérêt dans le navire. — Si l'un des associés cède sa part, sans avoir fait à ses coassociés l'offre préalable, ceux-ci ont le droit de revendiquer contre l'acheteur la part qui lui a été cédée et de s'en rendre acquéreurs aux mêmes conditions. Néanmoins, si la vente a eu lieu aux enchères publiques, le cédant n'est tenu de faire aucune offre à ses co-associés, et ceux-ci n'ont aucune prétention à exercer sur la part vendue dans cette forme.

Le capitaine, copropriétaire de navire, qui a été congédié contre son gré, peut contraindre ses coassociés, à moins qu'il n'y ait une clause contraire dans son acte d'engagement, à lui acheter sa part d'intérêt dans le navire. L'estimation de cette part est faite par des arbitres choisis dans les formes que trace la loi en matière d'arbitrages.

Les copropriétaires ne sont tenus que jusqu'à concurrence de leur intérêt dans le navire, à raison des engagements pris par l'armateur ou par le capitaine ou toute autre personne agissant en vertu des ordres de l'armateur ; en conséquence ils se libèrent valablement par l'abandon du navire et du fret.

Lorsque le navire a été vendu en totalité ou en partie, en cours de voyage, le nouveau propriétaire est autorisé, à moins de convention contraire, à participer aux bénéfices du dernier voyage ; mais à charge aussi de supporter les dépenses et les

engagements qui peuvent grever le fret. A cet égard, le voyage est réputé commencé au lieu où le navire a opéré son dernier chargement ou son dernier déchargement, avant le changement de propriétaire. S'il est impossible de déterminer, quant au chargement ou au déchargement, l'époque où a pu commencer le voyage, la part de l'acheteur, dans les bénéfices du navire, est réglée proportionnellement à la durée du voyage entier ; sa part dans les pertes et les dépenses se règle suivant la même proportion (art. 5 à 12 du Code de comm. suéd.).

Le Code de commerce suédois trace, dans ses art. 1 à 3, les règles applicables à la construction des navires.

Celui qui fait construire un navire doit soumettre les travaux à trois vérifications successives : la première, quand la charpente est terminée, ou s'il s'agit d'un bâtiment en fer, lorsqu'il est élevé au moins d'un empan ; la seconde, quand le navire est prêt à sortir du chantier ; la troisième, lorsque le navire entièrement achevé est prêt à être livré. Si l'inspection n'a pas eu lieu dans le délai de quinze jours après que le constructeur a requis la réception des travaux, la construction n'est pas discontinuée pour cela. — La vérification est faite par trois experts, suivant des règlements locaux et spéciaux. — La construction du navire est réputée achevée, lorsque la coque du navire est calfatée et prête à être mise à flot, et que le navire est muni de ses agrès de bois ou de fer, ainsi que de tous autres accessoires, tels que gouvernail et sa monture, ses mâts, etc., chaque chose étant à la place qui lui convient. Les experts délivrent alors une attestation par écrit de la complète exécution des travaux. — Les autres conventions que les parties peuvent stipuler font loi entre elles. — Lorsque celui pour le compte duquel le navire est construit fait au constructeur une avance de fonds ou de matériaux, il doit, pour conserver le privilége spécial qui lui est accordé par la loi, sur les matériaux livrés ou les travaux effectués, faire la déclaration de ces avances entre les mains du magistrat du domicile du constructeur ou de la ville la plus voisine. Cette déclaration équivaut à une sorte d'enregistrement qui conserve, vis-à-vis des tiers et notamment des fournisseurs ou des ouvriers, les droits de celui qui fait les avances.

Les droits et obligations de l'armateur sont déterminés par les art. 13 à 22 du Code de commerce suédois.

Lorsqu'un navire est possédé par plusieurs personnes, elles doivent convenir entre elles du choix d'un armateur. En cas de partage des voix, la préférence est donnée à celui qui a la plus forte part d'intérêt dans le navire. L'armateur peut toujours être déchargé de ses fonctions sur l'avis de la majorité représentée par ceux dont l'intérêt excède la moitié de la valeur du navire. Si les voix sont partagées ou si l'armateur possède lui-même la moitié du navire, le tribunal est saisi de la demande des autres associés tendant à ce que l'armateur cesse ses fonctions ; la demande des associés est accueillie lorsqu'elle est fondée sur des motifs graves.

L'armateur est autorisé, par la nature de son mandat, à passer avec les tiers tous contrats et à prendre tous engagements intéressant le navire ou l'expédition. Ses attributions ont particulièrement pour objet : la construction du navire, son armement, son entretien et son affrétement, l'assurance du fret, la réparation des avaries, la perception du fret et des profits du navire. L'armateur représente la société en justice. Il nomme ou révoque le capitaine, qui est tenu de se conformer à ses instructions. Néanmoins il ne peut, à moins d'une autorisation spéciale, disposer des fonds appartenant à la communauté ni même de sa part, vendre ou engager le navire, en totalité ou en partie, assurer le navire ou partie du navire. — Lorsque l'armateur s'est obligé dans les limites de son mandat, la communauté est obligée comme si elle avait contracté elle-même. Mais si le mandat de l'armateur a été restreint par la convention, les tiers avec lesquels l'armateur a contracté en excédant son mandat peuvent-ils exercer leur recours contre les propriétaires du navire ? L'art. 16 l'admet, à la condition toutefois que les tiers soient de bonne foi et qu'ils n'aient pas connu la restriction du mandat de l'armateur.

L'armateur est tenu de se renfermer dans les limites de son mandat légal aussi bien que dans celles qui lui ont été tracées par la convention. Ainsi il ne pourrait, sans le consentement de la société, ordonner des réparations considérables au navire.

L'armateur est tenu de convoquer l'assemblée des propriétaires chaque fois que l'un d'eux en exprime le désir ou qu'il survient quelque cas grave. Toutefois, dans les cas d'urgence, l'armateur peut agir de lui-même, en se renfermant dans son mandat, toutes les fois que l'avis de la société ne pourrait être attendu sans qu'il en résultât un dommage. — Lorsque l'armateur a pris ainsi une décision urgente, il n'est pas responsable des dommages qui en résultent, alors que ces dommages n'ont pu être prévus. Mais l'armateur qui, contrairement à son mandat, contracte, dans son intérêt personnel, des engagements à raison desquels il engage le navire, de telle sorte qu'il en résulte un dommage pour les propriétaires, ou qui néglige d'observer les instructions reçues, est responsable, vis-à-vis des propriétaires, du préjudice qu'il leur cause.

Lorsqu'il y a eu des rentrées de fonds pour le compte du navire, et que la répartition peut s'en effectuer entre les associés, tous les frais et dépenses étant préalablement couverts, l'armateur est tenu, aussitôt que les rentrées sont opérées, de convoquer l'assemblée des propriétaires et d'opérer la répartition. S'il y a retard ou négligence de sa part, il doit le capital et les intérêts du jour où il est dépositaire des fonds.

Avant la fin de mars de chaque année, l'armateur doit rendre ses comptes de gestion de l'année précédente. Si, à cette époque, le navire est parti pour un voyage de long cours, il doit, à moins que la société n'en ait décidé autrement, rendre ses comptes dans un délai de deux mois du jour où le navire a abordé dans un port suédois et déchargé sa cargaison. Si le compte de gestion de l'armateur n'est pas attaqué et s'il ne donne pas lieu à une citation en justice, dans les trois mois qui suivent la répartition des bénéfices, les associés ne sont plus recevables à l'attaquer.

L'art. 22 du Code de commerce suédois ouvre à tout associé appartenant à la minorité, un droit qui n'est reproduit dans aucune autre législation : si un associé se plaint de l'administration de la société et qu'il prouve que ses intérêts sont lésés ; si, d'autre part, il établit que la cession de sa part d'intérêt ne pourrait s'opérer sans une perte considérable, il est admis à requérir du

tribunal la cessation de la communauté et la vente du navire à l'encan.

Russie. — Toutes personnes peuvent fonder entre elles une société ayant pour objet la construction ou l'achat, l'armement et l'entretien d'un navire. — La société ainsi formée doit faire l'objet d'une convention dont copie est déposée entre les mains d'un courtier. — Suivant les principes du droit commun, les propriétaires du navire ne sont jamais responsables au delà de la valeur du navire, soit pour les engagements contractés pour le navire ou pour l'expédition, soit pour les dommages-intérêts dont ils peuvent être tenus comme responsables des fautes du capitaine. Ils sont, en effet, responsables des dommages causés par l'infidélité, l'improbité ou l'impéritie du capitaine, si celui-ci n'est pas en état de les réparer sur ses loyers, ou s'il n'est pas lui-même copropriétaire du navire, auquel cas sa part d'intérêt serait le gage des créanciers.

Les décisions concernant le navire ou l'expédition sont prises à la majorité des voix ; et les copropriétaires composant la minorité sont toujours libres de se retirer ; les copropriétaires de la majorité peuvent alors acheter leurs parts d'intérêt dans le navire, sur estimation par experts. — La perte du navire entraîne de plein droit la dissolution de la société (art. 560 à 571 et 648 à 650 du Code de comm. russe).

Le capitaine est choisi par tous les coparticipants (art. 610), et l'un d'eux peut remplir ces fonctions (art. 615). Son engagement doit être l'objet d'un acte écrit (art. 613 et 614).

Les coparticipants peuvent également le congédier, mais en restant dans les conditions de l'engagement, sous peine de dommages-intérêts.

La loi russe ne contient pas de règles spéciales aux armateurs, qui, dans les autres législations, sont investis du droit de gérer le navire conformément au mandat tel qu'il est défini par la loi ou tel qu'il est établi par la convention des parties. Les propriétaires du navire exercent ensemble les droits qui appartiendraient à l'armateur, et le plus souvent ils les délèguent au capitaine. Tantôt le capitaine reçoit un salaire fixe, tantôt il a droit à une certaine part des bénéfices (art. 609 du Code de comm. russe).

Cependant le capitaine ne pourrait se livrer au commerce pour son propre compte, que s'il en avait acquis le droit par son inscription dans l'une des guildes ; les propriétaires de navires ne peuvent davantage faire le commerce, s'ils ne sont pas inscrits dans les guildes (art. 572 et 573).

Ile de Malte. — Les propriétaires d'un navire sont responsables des faits du capitaine, qu'ils résultent de contrats ou de quasi-contrats, de délits ou de quasi-délits, mais seulement en tant qu'il s'agit de faute concernant le navire ou l'expédition. Cette responsabilité ne s'étend qu'au navire et au fret, et cesse par l'abandon ; elle cesse encore lorsque le navire vient à périr. (Ces dispositions et la plupart de celles qui suivent sont empruntées au *Consulat de la mer*, à l'ordonnance de 1681, et quelquefois aux lois romaines.) — Suivant le droit commun, le propriétaire n'est tenu que de la responsabilité civile, à raison des faits délictueux du capitaine. — Sa responsabilité ne s'étend pas aux engagements pris par le capitaine en dehors de son mandat tel qu'il est défini par la loi ou par la convention des parties. — Les copropriétaires d'un navire sont tenus solidairement, et jusqu'à concurrence de la valeur du navire, au paiement du dommage occasionné aux marchandises embarquées, par le défaut de soins du capitaine, lequel est tenu personnellement envers les chargeurs. Les copropriétaires répondent de la même manière des dommages causés aux chargeurs par les matelots.

Si le capitaine déserte et abandonne le navire en cours de voyage, les copropriétaires sont fondés à en faire le délaissement aux assureurs, qui exercent alors leurs droits pour le recouvrement du navire, en quelques mains qu'il se trouve.

Tout copropriétaire peut vendre sa part d'intérêt dans le navire, soit à ses coparticipants, soit à un tiers, mais sous la condition que la vente n'empêche ni ne retarde l'expédition projetée. Ses coparticipants n'ont pas le droit d'exiger qu'il leur vende sa part, par préférence aux tiers (Droit municip., liv. III, chap. x, § 2). — Toute vente volontaire du navire doit être passée devant notaire (Ordonn. du 4 oct. 1822). — Il est défendu d'acheter des navires, en tout ou en partie, pour une personne non dénommée (Ordonn. du 7 mars 1825).

Le capitaine peut être congédié par les propriétaires du navire ou par l'armateur, sans qu'il y ait lieu d'alléguer contre lui un juste motif et sans qu'il ait droit à aucune indemnité ; il en serait autrement s'il avait été engagé par écrit, pour un temps ou pour un voyage déterminé. Néanmoins le capitaine congédié avant le départ du navire doit être indemnisé pour les jours consacrés à l'armement ; si le congé est donné en cours de voyage, il a droit à ses frais de retour, et les loyers lui sont dus jusqu'à ce moment (Ordonn. de 1681, art. 4). — Si le capitaine est copropriétaire, il ne peut être congédié que pour juste motif, et seulement sur la décision de la majorité des copropriétaires. Mais, dans ce cas, le capitaine ne peut contraindre ses coparticipants au rachat de sa part d'intérêt dans le navire.

La majorité des copropriétaires statue sur le choix du capitaine et des gens de l'équipage, fixe leur salaire, règle la destination du navire et les expéditions ; la majorité peut contraindre les autres copropriétaires à fournir leur part contributive aux réparations du navire.

Grèce et **Iles Ioniennes.** — Le Code de commerce hellénique reproduit les dispositions du Code de commerce français ; nous remarquerons toutefois que la loi hellénique a conservé l'ancienne rédaction de l'art. 216 de notre Code. Nous renvoyons à cet égard à ce que nous avons dit sur la législation française (voir *suprà*, p. 58). — L'armateur gérant du navire doit être sujet grec, établi dans le pays, aux termes de l'ordonnance du 14 nov. 1836.

États-Unis. — La législation des États-Unis est conforme à celle de l'Angleterre, en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires, et leurs droits et obligations respectives.

Brésil. — Tout citoyen brésilien peut acquérir et posséder des navires de nationalité brésilienne ; mais nul ne peut traiter, comme gérant ou armateur, au nom et sous la responsabilité du propriétaire ou des copropriétaires d'un navire, s'il n'a les qualités requises pour exercer le commerce. — Quand un navire est possédé par plusieurs copropriétaires qui l'exploitent en commun, cette société ou participation maritime se règle suivant les règles particulières du droit maritime. — Dans la participation maritime, la décision de la majorité composée de ceux dont l'in-

térêt excède la moitié de la valeur du navire, prévaut contre l'avis de la minorité, encore que celle-ci soit représentée par un plus grand nombre de coparticipants. Les voix se calculent en proportion des parts : ainsi la part la plus faible compte pour une voix, et les autres copropriétaires disposent d'autant de voix que leur intérêt représente de fois cette part. En cas de partage, c'est le sort qui décide, à moins que les copropriétaires ne préfèrent s'en rapporter à l'arbitrage d'un tiers.

S'il est nécessaire de réparer le navire et que la majorité le décide, les copropriétaires dissidents qui s'y refusent, sont obligés de vendre leurs parts à la majorité, sur l'estimation qui doit en être faite avant qu'il ne soit procédé aux réparations. Si la majorité ne veut pas acquérir les parts de la minorité, elles sont adjugées en vente publique. — Si c'est la minorité qui se prononce pour les réparations, et que la majorité s'y oppose, la minorité a le droit d'exiger qu'il soit procédé à une enquête judiciaire. S'il est jugé que les réparations doivent avoir lieu, tous les copropriétaires sont tenus d'y contribuer.

Si l'un des copropriétaires veut vendre sa part, il doit d'abord l'offrir à ses coparticipants, et ceux-ci ont le droit d'être préférés aux tiers, à conditions égales, sous la condition de verser immédiatement le prix, ou, en cas de contestation, d'en faire la consignation judiciaire. Si la majorité décide que le navire sera vendu, la minorité peut exiger que la vente soit publique.

Les copropriétaires ont aussi le droit, à conditions égales, d'être préférés aux tiers pour l'affrétement du navire ; si deux ou plusieurs copropriétaires se disputent la préférence pour le même voyage, celui qui a l'intérêt le plus élevé dans le navire est préféré ; et, s'ils ont un intérêt égal, le sort en décide. Toutefois la préférence ne donne pas le droit d'exiger qu'il soit rien changé à la destination du navire, telle qu'elle a été réglée par la majorité.

La participation maritime est administrée par un ou plusieurs armateurs qui représentent les intéressés tant judiciairement qu'extra-judiciairement et exercent leurs droits, sous les réserves contenues dans l'acte de société ou dans leur procuration dûment enregistrée. — L'armateur est choisi parmi les copropriétaires, à moins que tous ne soient d'accord pour nommer un tiers

étranger à la participation. En tout cas, l'armateur doit avoir la capacité légale pour faire le commerce.

Il appartient à l'armateur, à moins qu'il n'y ait stipulation contraire, de choisir, d'engager ou de congédier le capitaine et tous autres officiers du navire, de leur donner des instructions, de passer tous contrats relatifs à l'administration du navire, de régler les affrétements et les expéditions ; toutefois il doit toujours agir d'accord avec la majorité et conformément à son mandat, sous sa responsabilité personnelle envers les copropriétaires s'il contracte contrairement à leur avis ou à son mandat.

Tous les propriétaires ou copropriétaires sont solidairement responsables à raison des engagements que contracte le capitaine pour réparer, équiper et approvisionner le navire sans qu'ils puissent éluder cette responsabilité, en alléguant que le capitaine a excédé ses pouvoirs ou ses instructions, si les créanciers prouvent que les valeurs qu'ils ont fournies ont profité au navire. — Les mêmes propriétaires et copropriétaires sont solidairement responsables à raison du préjudice que le capitaine cause aux tiers par le défaut de surveillance et de conservation des effets qu'il a reçus à son bord. — Cette responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret gagné ou à gagner dans le voyage auquel se rapportent les créances donnant lieu à l'abandon. — L'abandon n'est pas permis au propriétaire ou copropriétaire qui est en même temps capitaine du navire.

L'armateur est obligé, à la fin de chaque voyage, de présenter aux propriétaires ou copropriétaires du navire un compte de sa gestion, concernant tant l'état du navire et de la participation que le voyage accompli, en l'accompagnant des pièces justificatives ; il doit aussi payer sans retard la somme liquide qui revient à chacun d'eux. Les propriétaires ou copropriétaires sont tenus d'examiner le compte de l'armateur qui leur est présenté, et de payer sans retard, s'il y a lieu, la quote-part afférente à la portion d'intérêt de chacun d'eux. — L'approbation des comptes de l'armateur par la majorité ne fait pas obstacle à ce que la minorité ne fasse valoir ses droits contre l'armateur (art. 484 à 495 du Code de comm. brésilien).

Buenos-Ayres. — La propriété ou la copropriété d'un navire

peut appartenir à toute personne ayant, d'après les lois générales, la capacité suffisante (Voir *suprà*, chap. I^er^ *Buenos-Ayres*, p. 41). Mais, si le navire appartient à plusieurs, il doit être géré sous le nom et la responsabilité directe d'un des copropriétaires, qui prend le nom d'armateur ; toutefois l'armateur doit avoir les qualités requises pour exercer le commerce.

La communauté existant entre les copropriétaires d'un navire est soumise aux règles générales sur les sociétés, sauf certaines dispositions spéciales, indiquées ci-après. — La majorité, pour toutes les décisions qui intéressent le navire ou l'expédition, se détermine, suivant ce droit commun, par la majorité représentée par les propriétaires dont l'intérêt excède la moitié de la valeur du navire. En cas de partage, c'est le sort qui décide, à moins que les parties ne préfèrent s'en rapporter à l'arbitrage d'un tiers.

La responsabilité des propriétaires du navire est limitée au navire et au fret ; chacun d'eux répond, en proportion de sa part d'intérêt, des engagements du capitaine relatifs au navire et à l'expédition, et notamment de ceux qui concernent les réparations du navire, son armement et son approvisionnement, sans que cette responsabilité puisse être éludée par ce motif que le capitaine se serait engagé au delà de leurs ressources, ou qu'il aurait agi contrairement à leurs ordres et à leurs instructions, toutes les fois que le créancier justifie que la somme qu'il réclame a tourné au profit du navire. — Les copropriétaires répondent également, envers les tiers, des dommages causés par la faute du capitaine à qui incombe la garde et la conservation des effets qu'il a reçus à son bord. — Néanmoins ils ne répondent pas des faits illicites, commis en fraude des lois par les chargeurs, encore que le capitaine en ait eu connaissance ou qu'il en ait reçu avis, sauf la responsabilité personnelle qui pèse sur lui de ce chef. — Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont ainsi responsables tant des faits illicites que des obligations contractées relativement au navire ou à l'expédition, par celui qui a été appelé à remplacer le capitaine dans le commandement, lors même que le propriétaire ou les copropriétaires n'auraient pas eu connaissance de cette subrogation, ou que le capitaine n'aurait pas été en état

de désigner celui qui lui est substitué, sauf, dans ce cas, la responsabilité personnelle qui peut lui incomber.

La responsabilité des propriétaires cesse par l'abandon du navire avec tous ses agrès et apparaux, et du fret gagné ou qui doit être perçu pendant le voyage auquel se réfèrent les faits du capitaine. L'abandon doit être constaté par un acte public. — Chacun des copropriétaires peut, dans cette forme, se libérer par l'abandon de sa part d'intérêt. — Si le propriétaire ou l'un des copropriétaires a fait assurer son intérêt dans le navire et le fret, son action contre l'assureur n'est pas comprise dans l'abandon. — Il n'est pas permis au propriétaire ou au copropriétaire qui est en même temps capitaine du navire, de faire l'abandon. Il est surtout interdit de faire abandon au capitaine qui à cette qualité joint celle de gérant de l'affréteur ou d'administrateur du chargement, ou qui se livre à certaines opérations de commerce.

Tout propriétaire ou copropriétaire est personnellement responsable, en proportion de sa part d'intérêt, des frais de réparations du navire et de tous autres qui ont été faits par son ordre ou par l'ordre de la communauté. — Chacun des copropriétaires est tenu de contribuer à l'équipement et à l'armement du navire, en proportion de sa part d'intérêt qui est particulièrement affectée au paiement. — Lorsque les réparations sont justifiées, et que la majorité des copropriétaires les prescrit, la minorité doit y consentir ou renoncer à sa part d'intérêt en faveur des copropriétaires de la majorité; et ceux-ci ont le choix, soit de l'accepter moyennant estimation par experts, soit de requérir la vente publique du navire. — L'estimation doit être faite avant qu'il ne soit procédé aux réparations, par des experts nommés par les deux parties, ou même d'office par le juge, dans le cas où les parties ne peuvent s'entendre pour cette nomination. — Si c'est la minorité qui demande qu'il soit procédé aux réparations, et que la majorité s'y oppose, la minorité peut exiger qu'il soit procédé à une vérification judiciaire; et si le juge prononce que les réparations sont nécessaires, tous les copropriétaires sont tenus d'y contribuer.

Lorsqu'un des copropriétaires cède à un tiers sa part d'intérêt,

ses copropriétaires jouissent d'un droit de préférence, à la condition de signifier leur intention d'exercer ce droit, dans les trois jours de la vente, et aussi à charge de faire offre du prix pour lequel la part d'intérêt a été cédée au tiers. — Le vendeur, de son côté, peut se prémunir contre ce droit de préemption, en signifiant à chacun de ses copropriétaires la vente qu'il a consentie; et si, dans les trois jours, les copropriétaires n'ont pas signifié leur intention d'exercer le droit de préférence, ils ne sont plus recevables à le faire passé ce délai.

La vente du navire peut être décidée par la majorité ; mais la minorité peut exiger qu'elle soit publique. Toutefois la communauté ne peut se dissoudre avant la fin du voyage entrepris.

Les copropriétaires ont le droit, à conditions égales, d'être préférés aux tiers pour l'affrétement du navire. Si deux ou plusieurs coparticipants réclament ce droit pour le même voyage, la préférence est accordée à celui qui a le plus fort intérêt dans le navire ; et si ceux qui prétendent exercer ce droit ont un intérêt égal, le sort en décide. Toutefois cette préférence ne donne pas le droit d'exiger qu'il soit rien changé à la destination du navire, lorsque la majorité a fixé le voyage à entreprendre (art. 1034 à 1047 du Code de comm. argentin).

L'armateur est désigné par les copropriétaires, mais pour que ce mandat soit rempli par une personne qui ne soit pas propriétaire du navire, le vote unanime des copropriétaires est nécessaire. — L'armateur est révocable à la volonté des copropriétaires.

L'armateur représente tous les copropriétaires, et peut agir en leur nom tant judiciairement qu'extrajudiciairement, sauf les restrictions établies par la loi ou celles qui peuvent l'être par la convention des parties.

A l'armateur appartient le droit de nommer le capitaine; il peut aussi le congédier, nonobstant tout engagement contraire par écrit, et cela sans qu'il ait besoin de justifier d'aucun motif. — Le capitaine congédié sans cause légitime, ou sans que la cause soit exprimée, avant le commencement du voyage, a droit à ses loyers pour toute la durée de ses services. Mais s'il a été congé-

dié en cours de voyage, il a droit à ses loyers et aux frais de retour au port d'où il est parti, à moins qu'il ne soit intervenu une convention contraire par écrit. — Lorsque le congé est donné pour une cause légitime, le capitaine ne peut prétendre à aucune indemnité, encore que le congé lui ait été notifié avant le voyage ou depuis qu'il a été commencé. — Si le capitaine congédié est copropriétaire, il peut renoncer à la communauté et exiger le remboursement de sa part d'intérêt, suivant estimation par experts. Cependant le capitaine copropriétaire qui tient son mandat d'une clause spéciale de l'acte de société, ne peut être congédié que pour une cause grave.

L'armateur ne répond aucunement des engagements que le capitaine a contractés pour son profit particulier, bien que ces engagements se rapportent au navire. De même l'armateur ne répond pas des obligations que contracte le capitaine en dehors de ses fonctions, à moins qu'il n'ait donné à cet effet une autorisation spéciale par écrit ; il ne répond pas des actes passés par le capitaine sans l'accomplissement des formalités prescrites par la loi comme essentielles à la validité de ces actes ; enfin il ne répond pas des excès que le capitaine ou les gens de l'équipage peuvent commettre pendant le voyage ; et à raison de ces faits il n'y a lieu à procéder que contre les personnes et les biens des coupables.

Il appartient à l'armateur exclusivement de faire tous les contrats relatifs au navire, à son équipement, à son administration, à son affrétement et aux voyages, en agissant toujours conformément aux décisions de la majorité ou à son mandat, sous sa responsabilité personnelle envers les copropriétaires, dans le cas où il agit contre les décisions de la majorité ou son mandat.
Il ne peut entreprendre un nouveau voyage ou contracter un nouvel affrétement, sans le consentement de la majorité, à moins que les pouvoirs les plus étendus ne lui aient été conférés à cet effet par le contrat d'association.

L'armateur répond envers les copropriétaires de tous dommages et préjudices qu'ils peuvent supporter par sa faute ou par son dol ; sa part d'intérêt dans le navire est spécialement affectée à cette responsabilité. — Les faits de l'armateur obligent tous les copropriétaires, en proportion de la part qu'ils ont dans le navire,

conformément aux règles générales que nous avons énoncées plus haut, et notamment pour les réparations du navire et les autres dépenses ordonnées par l'armateur, s'il en a reçu mandat spécial, ou s'il a été autorisé à cet effet par les copropriétaires ; les termes généraux du contrat d'association ne sont pas considérés comme un mandat spécial et n'impliquent pas l'autorisation.

L'armateur ne peut recevoir dans le navire une charge plus considérable que ne le comporte sa contenance indiquée dans la matricule. En cas d'infraction, il est personnellement tenu d'indemniser les chargeurs à l'égard desquels il ne peut remplir son engagement, du préjudice qu'il leur a ainsi causé par sa faute.

Tout engagement passé entre l'armateur et le capitaine est caduc, si le navire vient à être vendu, sous réserve des droits du capitaine à une indemnité, s'il y a droit d'après son acte d'engagement et selon les règles indiquées plus haut.

L'armateur ne peut faire assurer le navire, à moins qu'il n'ait reçu à cet effet l'autorisation de tous les copropriétaires. Cependant il est tenu de faire assurer les frais de réparations faits pendant le voyage, à moins que le capitaine n'ait emprunté à la grosse le montant de ces frais.

L'armateur est obligé à fournir à la majorité ou à chacun des copropriétaires qui l'exige, tous les renseignements nécessaires en ce qui concerne le navire, le voyage ou l'équipement, comme aussi de communiquer les registres, correspondances et tous documents relatifs à son administration. — A la fin de chaque voyage, il est tenu de fournir aux copropriétaires du navire ses comptes de gestion concernant tant l'état du navire et de l'association que le voyage terminé, en produisant à l'appui les pièces justificatives ; il doit enfin payer sans retard ce qui revient à chaque copropriétaire sur le produit du navire. — Les propriétaires et copropriétaires sont tenus d'examiner les comptes de l'armateur, aussitôt qu'ils leur sont présentés, comme aussi de payer la quote-part qui peut être à leur charge, en proportion de la part d'intérêt de chacun. — L'approbation des comptes de l'armateur, donnée par la majorité, n'empêche pas la minorité de

faire valoir les droits qu'elle peut avoir contre lui (art. 1048 à 1062 du Code de comm. argentin).

Nous trouvons dans les art. 1141 à 1147 quelques dispositions spéciales sur les subrécargues.

Le subrécargue nommé par l'armateur ou par les propriétaires de la cargaison, exerce, à l'égard du navire et de son chargement, la gestion des affaires des chargeurs, conformément aux instructions qui lui sont données. S'il est nommé par l'armateur, il ne peut s'entremettre dans les fonctions particulières du capitaine, en ce qui touche la direction du navire, quelle que soit l'autorisation qui lui a été conférée. — Les pouvoirs du subrécargue, relativement au cours du voyage et au transport des marchandises, doivent être communiqués par lui au capitaine ; et s'il omet de le faire, les instructions qu'il tient cachées sont réputées ne pas exister à l'égard du capitaine. — La présence du subrécargue a pour effet de décharger le capitaine de toute responsabilité à l'égard des marchandises à bord, sauf les cas de dol ou de faute. — Le subrécargue tient un livre des chargements et un livre de comptes.

Si le subrécargue a reçu ordre de livrer à une personne déterminée les effets qui n'ont pas été vendus, et que le consignataire refuse de les recevoir, il doit faire constater ce refus par un acte de protestation qui lui sert de pièce justificative ; dans le cas où il n'aurait pas reçu d'instructions assez étendues à cet égard, il peut, à son choix, disposer des effets au mieux des intérêts du chargeur, ou en faire ordonner la consignation par justice.

Il est interdit au subrécargue de faire, pendant le voyage, aucune opération de commerce pour son propre compte, à moins qu'il ne lui ait été expressément permis de charger une pacotille.

A défaut de conventions particulières, le subrécargue a le droit, vis-à-vis de ses commettants, d'être maintenu pendant le voyage pour lequel il a été engagé ; et s'il est congédié, il a droit à une commission fixée par arbitres. Il peut exiger du capitaine son embarquement avec tout son équipage.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à tout gérant ou fondé de pouvoirs des chargeurs.

Chili. — Les étrangers peuvent aussi bien que les nationaux, être propriétaires de navires chiliens; mais ils sont soumis aux prescriptions de la loi maritime et à toutes les mesures de sécurité que le président de la République décrète en cas de guerre avec la nation à laquelle ils appartiennent. — Les copropriétaires d'un navire forment entre eux une communauté qu'ils peuvent administrer par eux-mêmes s'ils remplissent les conditions que la loi exige de l'armateur. S'ils ne remplissent pas ces conditions telles qu'elles sont indiquées ci-après, ils doivent nommer un gérant ayant toutes les qualités requises pour administrer le navire en son nom, au compte et aux risques des copropriétaires. — La nomination de l'armateur se fait par acte public et est inscrite au registre général du commerce. — L'armateur administrateur du navire a les mêmes pouvoirs que le capitaine, sous les modifications et restrictions introduites dans l'acte par lequel il est désigné.

A défaut de conventions expresses qui règlent le mode d'administration du navire, toutes les mesures d'intérêt commun sont prises par les copropriétaires à la majorité des voix, à moins que la loi ne résolve la question par une disposition spéciale.

La majorité se compose des copropriétaires dont l'intérêt dans le navire excède la moitié de sa valeur. En cas de partage, la question est tranchée par le tribunal de commerce ; mais si la question concerne l'armement ou le désarmement du navire, l'opinion de la majorité favorable à l'armement doit prévaloir. — Sont d'intérêt commun les résolutions relatives à l'armement, à l'équipement et à l'approvisionnement du navire, la nomination de l'administrateur, le choix du capitaine et des gens de l'équipage et les contrats passés avec eux, les réparations du navire, l'affrétement et les instructions pour le voyage, et en général tout ce qui concerne le navire et sa destination. — La vente volontaire du navire, l'assurance et l'expédition d'un chargement pour compte et aux risques des copropriétaires ne sont pas choses d'intérêt commun. — S'il survient un dissentiment sur la vente volontaire du navire, les copropriétaires peuvent faire cesser la communauté par une licitation entre eux, s'ils sont tous majeurs ; mais s'il y a des mineurs, le navire doit être vendu publiquement à la re-

quête de tout copropriétaire majeur ou de l'un des représentants des mineurs. Tout copropriétaire peut demander l'admission d'acquéreurs étrangers.

La responsabilité des copropriétaires est réglée de la manière suivante. Si le navire se trouve dans le port de sa matricule ou de son armement, le propriétaire est personnellement responsable des frais de réparations et de tous autres qui peuvent être faits, lorsqu'il les a ordonnés. Les copropriétaires du navire répondent dans la même forme et jusqu'à concurrence de leur intérêt, de tous les frais faits pour le navire, du consentemens de la majorité.

Les copropriétaires sont tenus de contribuer, en proportion de leur intérêt dans le navire, à son armement, à son équipement, à son approvisionnement et à ses réparations, toutes les fois que la majorité l'a autorisé. — Mais s'il s'agit de réparations au navire, la majorité n'a pas le droit de fixer arbitrairement la nature des réparations et leur coût ; et en cas de désaccord avec la minorité, celle-ci peut exiger qu'il soit fait un devis par experts, et que les travaux soient confiés, dans les mêmes conditions d'établissement, à celui qui offrira le prix le plus avantageux. — Toutes ces conditions étant remplies, la minorité est tenue de contribuer, en proportion de sa part d'intérêt, aux avances qui lui incombent, et cela sous huit jours, à compter de la sommation signifiée à cet effet, à moins qu'elle ne renonce, dans le même délai, à sa part d'intérêt en faveur des autres copropriétaires. Si la majorité n'opte pas dans ce délai, il est présumé qu'elle renonce à ses parts d'intérêt dans le navire, et dans ce cas il y a lieu à une adjudication, qui a lieu seulement entre les copropriétaires de la majorité, sur juste estimation, à moins que l'un des copartici-pants ne soit mineur, ou que, sans l'être, il ne demande pas que l'adjudication soit publique. — Avant que les réparations ne soient commencées, il doit être procédé à une estimation par des experts choisis par les parties, ou à leur défaut, par le tribunal de commerce. — Si la majorité ne veut pas acquérir la part ou les parts de la minorité, elle peut requérir du tribunal de commerce l'autorisation nécessaire pour emprunter à la grosse sur le navire, afin de faire les fonds nécessaires pour les réparations ; elle peut

aussi demander que le navire soit mis sous séquestre et vendu publiquement. — Quand la minorité, alors même qu'elle serait formée d'un seul propriétaire, est d'avis que l'état du navire exige une prompte réparation, et que la majorité s'y refuse, cette minorité peut demander judiciairement qu'il soit fait une expertise par des experts nommés par le tribunal de commerce ; et si les experts reconnaissent que les réparations sont indispensables, les copropriétaires qui n'ont pas voulu y consentir, sont néanmoins tenus de contribuer aux avances nécessaires ; et faute par eux d'y satisfaire, ils sont présumés avoir renoncé à leur part d'intérêt dans le navire, au profit des autres copropriétaires, conformément aux dispositions que nous avons rapportées plus haut sur cet objet. — Si les experts décident, au contraire, que les réparations ne sont pas nécessaires, les frais d'expertise sont à la charge de ceux qui l'ont requise.

Tout copropriétaire a le droit de vendre à un tiers sa part dans le navire ; et ses coparticipants ne peuvent s'opposer à la vente, ni exercer un droit de préférence, à moins qu'il n'y ait convention contraire entre les associés

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables à la navigation intérieure (art. 848 à 861 du Code de commerce chilien).

L'armateur, qu'il soit ou non copropriétaire du navire, exerce les droits des copropriétaires et gère les affaires du navire en son nom, pour son compte et à ses risques, perçoit les profits qu'il produit, et supporte toutes les responsabilités des engagements relatifs au navire. — Pour être armateur, il faut avoir la capacité légale d'exercer le commerce.

Les attributions de l'armateur comprennent : 1° le choix du capitaine ; — 2° le choix des hommes qui doivent composer l'équipage, parmi ceux que propose le capitaine sans pouvoir toutefois lui imposer aucun matelot qui ne soit pas de son choix ; — 3° les engagements passés avec le capitaine et les gens de l'équipage, les affrétements et en général tous les contrats relatifs à la gestion du navire ; — 4° les instructions à donner au capitaine pour la conduite du navire et la direction des affaires qui lui sont confiées ; — 5° le droit de congédier le capitaine et les autres hommes

de l'équipage, sans avoir à exprimer de motif, soit avant le départ du navire, soit pendant le voyage.

L'armateur est obligé : 1° à payer au capitaine et aux gens de l'équipage leurs loyers, rétributions stipulées et indemnités qui leur sont dues, en cas de congé, en vertu de la loi ou de leur engagement. La liquidation et le paiement des salaires doivent avoir lieu dans le délai de huit jours, à partir de la fin du voyage ou de la date du congé donné au capitaine ou à l'homme de l'équipage ; 2° à rembourser au capitaine les déboursés qu'il a pu faire pour le navire, en exécution de ses instructions ou dans l'exercice de ses pouvoirs ; 3° à payer les dettes que le capitaine a contractées pour équiper et approvisionner le navire, bien qu'elles aient été contractées sans ordre et sans ratification, toutes les fois que le capitaine a agi conformément à son mandat légal ; 4° à répondre civilement des faits du capitaine ou des gens de l'équipage, bien qu'ils constituent une faute, un délit ou un quasi-délit; 5° à exécuter les engagements licites, pris par le capitaine dans l'intérêt du navire ou de l'expédition ; 6° à indemniser les chargeurs du préjudice résultant de ce que le navire a pris un chargement supérieur à son tonnage.

Quand le capitaine est congédié avant le départ du navire, l'armateur doit lui payer ses loyers pour la durée de ses services; et le capitaine ne peut réclamer aucune autre indemnité, à moins que ce droit ne résulte d'un engagement écrit. Si le congé est donné en cours de voyage, le capitaine a droit aux loyers échus et à ses frais de retour au lieu de son engagement, mais il n'a pas droit à cette indemnité si son congé est motivé par sa faute ou son délit. — Ces règles sont applicables même à un capitaine copropriétaire, choisi par un armateur étranger.

La majorité des copropriétaires qui exerce par elle-même les fonctions attribuées à l'armateur, peut également congédier le capitaine copropriétaire choisi par elle, soit avant le départ du navire, soit pendant le voyage; mais si le congé est donné sans motif légal, le capitaine a droit aux loyers échus, et peut aussi exiger des copropriétaires formant la majorité le remboursement de sa part d'intérêt dans le navire, et cette part est évaluée par experts ou par la convention. — Dans le cas où le capitaine co-

propriétaire exerce ses pouvoirs en vertu d'un acte passé avec ses coparticipants, il a droit, en outre, à une indemnité pour le préjudice qui lui est causé par son congé. — La cession par les copropriétaires à un tiers du tiers d'exploiter le navire équivaut au congé du capitaine sans motif légal, et produit les mêmes effets.

Le congé des gens de mer se règle suivant les mêmes principes que le congé du capitaine.

La loi énumère les causes légales du congé du capitaine et des gens de mer; ce sont: 1° l'inhabileté à remplir leurs fonctions; 2° la violation des instructions; 3° la désobéissance dans les cas où elle est due; 4° l'abandon de la garde du navire; 5° l'ivresse habituelle; 6° la perpétration d'un délit; 7° le dommage causé au navire ou à la cargaison par vol ou négligence; 8° tout autre fait qui, par jugement du tribunal de commerce, a été jugé d'une gravité égale ou supérieure à celle des faits que nous venons d'indiquer.

La responsabilité de l'armateur à raison de la faute, du délit ou du quasi-délit du capitaine, affecte l'armateur, bien qu'il ne soit pas propriétaire du navire. En tous cas, l'armateur a le droit de réclamer des coupables une juste indemnité. L'armateur répond également des faits de celui que le capitaine s'est substitué pendant le voyage, alors même que cette substitution aurait été prohibée par l'engagement écrit du capitaine ou par ses instructions.

Si, pour le même navire, il y a deux ou plusieurs armateurs, chacun d'eux est responsable jusqu'à concurrence de sa part dans le navire.

La responsabilité de l'armateur cesse: 1° si les faits du capitaine ou des gens de l'équipage ne concernent pas le navire ou l'expédition; 2° si celui qui invoque cette responsabilité a été complice des faits du capitaine ou des gens de l'équipage; 3° si les faits du capitaine constituent une infraction aux obligations que, par raison d'intérêt public, la loi lui impose en sa qualité de chef de navire.

L'armateur n'est pas responsable des obligations contractées par le capitaine pour son profit particulier ou à raison de faits

qui lui sont interdits, ni de ses obligations licites en elles-mêmes, mais pour lesquelles le capitaine n'a pas rempli les conditions nécessaires pour leur validité ou les formalités essentielles prescrites par la loi.

Pour que la responsabilité civile de l'armateur à raison d'un fait du capitaine produise tous ses effets, le créancier peut les actionner séparément ou tous deux à la fois; et la sentence qui intervient peut être exécutée sur la personne et sur les biens de l'un ou de l'autre. Celui qui est créancier en vertu d'un contrat passé avec le capitaine, peut exercer son action comme il vient d'être dit; mais la condamnation prononcée contre le capitaine seul ou conjointement avec l'armateur, s'exécute exclusivement sur la personne et les biens de ce dernier. Néanmoins la sentence est aussi exécutable sur la personne et les biens du capitaine, si celui-ci s'est obligé personnellement au contrat.

L'armateur, qu'il soit ou non propriétaire du navire, peut se libérer de la responsabilité à raison des faits du capitaine et des gens de l'équipage et des engagements contractés par le capitaine, en abandonnant le navire, et le fret perçu ou à percevoir pour le voyage auquel se rapportent ces faits et ces obligations.

Qu'il soit ou non copropriétaire, l'armateur qui fait abandon est tenu d'indemniser complétement ses coparticipants.

Si la cargaison appartient à l'armateur, il n'est pas tenu de la comprendre dans l'abandon; mais il doit tenir compte aux créanciers du fret correspondant à cette cargaison, suivant estimation par experts. L'armateur n'est pas tenu non plus de comprendre dans l'abandon le montant de l'indemnité qu'il reçoit des assureurs du navire.

L'armateur qui a conféré au capitaine des pouvoirs spéciaux pour administrer la cargaison qui lui appartient, pour emprunter à la grosse ou faire d'autres actes analogues dans son intérêt, ne peut se libérer, par l'abandon, des engagements que son mandataire a contractés dans les limites de ses pouvoirs.

Si l'armateur, copropriétaire on non, est en même temps capitaine, il ne peut se libérer, par l'abandon, de la responsabilité à raison de ses propres faits ou de ses propres engagements. Mais s'il n'est que copropriétaire et capitaine, il ne répond que jus-

qu'à concurrence de son intérêt dans le navire et non sur tous ses biens, des obligations contractées pour l'utilité du navire ou de l'expédition.

La majorité des copropriétaires du navire peut faire l'abandon aux créanciers du navire ; mais si elle préfère conserver le navire et payer les dettes, la minorité n'est pas tenue de se soumettre à cette résolution et peut abandonner ses parts d'intérêt. Cette disposition s'applique notamment au cas où le capitaine est autorisé par la majorité, contre le vœu de la minorité, à obliger indéfiniment tous les copropriétaires du navire.

La perte du navire n'éteint pas la faculté de faire abandon ; mais l'armateur doit alors remettre aux créanciers le fret qu'il a reçu. Le délaissement du navire et du fret, fait aux assureurs, ne fait pas non plus obstacle à l'abandon.

L'armateur peut faire l'abandon du navire, même après son départ et en quelque état qu'il se trouve, tant qu'il n'a pas formellement renoncé à cette faculté et que l'abandon est fait avant la vente judiciaire.

L'abandon ne transférant pas la propriété du navire, le reliquat qui pourra rester après le paiement des créances, sera remis à l'armateur.

L'abandon fait à l'un des créanciers éteint complétement les actions des autres créanciers contre l'armateur. Mais si ces actions ont pour objet un délit ou un quasi-délit du capitaine, l'abandon n'empêche pas l'action criminelle.

L'abandon doit être fait par acte public et notifié aux créanciers (art. 862 à 888 du Code de comm. chilien).

Le Code de commerce chilien contient aussi, dans les art. 927 à 932, certaines dispositions concernant le subrécargue. Elles sont absolument conformes à celles édictées sur ce sujet par le Code de commerce argentin (Voir *suprà*, *Buenos-Ayres*, p. 134).

Pérou.— La législation commerciale péruvienne reproduit, en ce qui concerne les propriétaires de navires, leur responsabilité et celle de l'armateur, les règles du droit commercial espagnol (Voir *suprà*, *Esp.*, p. 93).

Amérique centrale. — Mexique. — La législation commerciale des Républiques de l'Amérique centrale et du Mexique, sur

la matière qui nous occupe, est, à défaut de lois codifiées, la législation espagnole (Voir *suprà*, *Esp.*, p. 93).

Pays musulmans. — La loi turque est muette sur le sujet qui nous occupe. Toutefois nous avons vu, au chapitre précédent, que les commerçants non musulmans ne pouvaient être propriétaires de navires de nationalité turque, que sous la condition de se soumettre à la juridiction musulmane, et de remplir certaines conditions de solvabilité et même de moralité (Voir *suprà*, chap. 1er, *Pays musulmans*, p. 46).

CHAPITRE III

DU CAPITAINE.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

La dénomination de *capitaine* s'applique particulièrement aux officiers chargés de la conduite des navires pour les voyages au long cours; ceux qui n'exercent que le cabotage sur les côtes ou dans les mers intérieures prennent le nom de *maîtres* ou *patrons*. Les droits et obligations que la loi établit pour le capitaine sont communs au maître ou patron.

Les uns et les autres doivent remplir certaines conditions d'aptitude et justifier par des examens des connaissances nécessaires pour l'accomplissement de leurs fonctions. Ces conditions sont réglées par des lois ou des décrets spéciaux.

Le capitaine est le mandataire légal de l'armement, et bien qu'il ne s'oblige pas personnellement pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, il fait, comme mandataire, des actes de commerce; sa responsabilité personnelle est même engagée, s'il excède son mandat

ou s'il ne se conforme pas aux usages maritimes; enfin il est fort souvent le mandataire des chargeurs. C'est par ces motifs qu'il est considéré comme commerçant (Bord., 9 juillet 1866), et en cette qualité justiciable des tribunaux de commerce. Pour toutes les contestations qui concernent le navire, son domicile est à bord.

Nous avons vu, au chapitre précédent, les règles applicables à l'engagement et au congédiement du capitaine (Voir p. 81).

Nous examinerons successivement les droits et devoirs généraux du capitaine, ses droits et devoirs avant, pendant et après le voyage, l'étendue de sa responsabilité et particulièrement sa responsabilité quant à l'arrimage des marchandises.

§ 1. — Droits et devoirs généraux du capitaine.

Le capitaine est soumis à une certaine discipline; il a des devoirs à remplir envers les officiers supérieurs de la marine militaire, les officiers des ports, les commissaires de l'inscription maritime et les consuls; ainsi il peut être suspendu de ses fonctions pour contravention aux lois et règlements de police maritime; il peut même être privé de son brevet, par décision du ministre de la marine, pour insubordination grave. A cet égard, l'action des tribunaux français chargés de connaître des crimes et délits, s'étend même aux capitaines étrangers stationnant dans les ports français, pourvu qu'il ne s'agisse pas d'un fait de discipline et d'administration intérieure du bord; car pour les faits de cette nature, il est de principe que la répression est réservée aux tribunaux de la nation dont le navire porte le pavillon.

Le capitaine exerce à son bord la police du navire.

Ainsi il ne serait pas permis à l'armateur d'amoindrir son autorité et de le subordonner au second du navire ; mais la surveillance des marchandises et généralement les intérêts des chargeurs peuvent être confiés à un subrécargue, et le capitaine se trouve déchargé de toute responsabilité à cet égard. Il a été jugé que le capitaine n'était pas tenu de recevoir à son bord, contre son gré, des ouvriers du destinataire, pour aider au déchargement des marchandises, le capitaine pouvant alléguer son devoir de surveiller le déchargement et la responsabilité qui lui incombe de ce chef (Anvers, 22 avril 1863).

La direction des manœuvres n'appartient qu'au capitaine, de telle sorte qu'il ne serait pas tenu d'obéir à l'injonction d'un armateur de mettre à la voile, alors que le temps ne serait pas favorable. Le capitaine exerce aussi la police du pavillon, et arbore, suivant les circonstances, le pavillon national, le pavillon d'arrondissement, la marque de reconnaissance ou la flamme.

Aux termes de l'art. 226 du Code de commerce, « le capitaine est tenu d'avoir à son bord, — l'acte de propriété du navire, — l'acte de francisation, — le rôle de l'équipage, — les connaissements et chartes-parties, — les procès-verbaux de visites, — les acquits de paiement ou à caution des douanes. »

Des lois et des décrets prescrivent, en outre, au capitaine d'avoir à son bord : le manifeste ou état de la cargaison, le congé ou passe-port du navire, le certificat ou patente de santé, un inventaire, un permis de provisions et généralement toutes autres pièces exigées par les lois spéciales sur les douanes ou sur la police de la navigation, la liste des passagers, un journal de loch servant à rendre compte de la marche du navire,

un certificat du directeur des postes, s'il y a lieu, un exemplaire de l'instruction sur les feux, un certificat de visite du coffre des médicaments, s'il y a lieu, un livre de punitions, un exemplaire du décret du 24 mars 1852, sur la police des équipages.

Le capitaine doit encore tenir un livre de bord, conformément à l'art. 224 du Code de commerce : « Le capitaine tient un registre coté et paraphé par l'un des juges du tribunal de commerce, ou par le maire ou son adjoint dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce. — Ce registre contient : — les résolutions prises pendant le voyage, — la recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, à une demande à former. »

Ce livre doit être représenté pour confirmer les rapports du capitaine, et il fait foi de son contenu jusqu'à preuve contraire. Il est admis que le livre de bord fait preuve contre le capitaine ou l'armateur, quant aux faits qui engagent leur responsabilité, mais non quant à ceux qui créeraient un droit en leur faveur. Cependant le capitaine doit consiger dans son livre de bord aussi bien que dans son rapport de mer, les causes des accidents et sinistres éprouvés par le navire pendant la traversée.

On s'est demandé si les obligations qui précèdent incombaient aux patrons des bâtiments qui ne quittent pas la côte au delà des limites de l'inscription maritime. Un décret du 19 mars 1852 prescrit, pour ces bâtiments, un rôle d'équipage ; et ils y sont astreints par cela seul qu'ils naviguent dans des eaux salées, même dans des ports, étangs ou canaux. Il n'y a d'exception, d'après un décret du 25 octobre 1853, que pour les bateaux et chalands

uniquement employés à l'exploitation des propriétés rurales, fabriques, usines et biens de toute nature situés dans les îles et sur les rives des fleuves ou des rivières dans leurs parties maritimes. Le propriétaire qui emploierait à une autre destination ses bateaux ou chalands, ou qui les fréterait, perdrait le bénéfice de cette exemption.

Le capitaine peut-il faire le commerce pour son propre compte? Les art. 239 et 240 du Code de commerce répondent à question.

Art. 239 : « Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire. »

Art. 240 : « En cas de contravention aux dispositions mentionnées dans l'article précédent, les marchandises embarquées par le capitaine pour son compte particulier sont confisquées au profit des autres intéressés. »

Cette prohibition ne s'applique pas au droit du capitaine de charger une pacotille, pourvu qu'elle soit placée dans sa chambre ou dans l'une des parties du navire qui ne sont généralement pas comprises dans l'affrétement en totalité, et qui sont réservées à l'équipage, aux agrès et aux victuailles. Toutefois, il peut être interdit au capitaine, par son acte d'engagement, de charger aucune pacotille sans la permission de l'affréteur ou de ses correspondants.

Il est d'usage que les affréteurs allouent au capitaine, pour les soins qu'il donne aux marchandises, une gratification généralement appelée *chapeau*, et dans certaines localités *étrennes*, *vin du marché* ou *chausses*. Le capitaine en profite seul, sans que l'armateur puisse y prétendre aucun droit; il a même un privilége pour en

réclamer le paiement, si son droit est justifié par les rôles d'armement et de désarmement (Havre, 11 sept. 1869; et Seine, 7 déc. 1864). Enfin il est admis que cette créance est insaisissable, à raison de sa nature et de son caractère particulier.

Le *chapeau* est quelquefois stipulé en faveur de l'armateur seul et comme accessoire du fret, pour l'indemniser des pertes que peut entraîner pour lui sa responsabilité à raison des avaries; le capitaine n'y a aucun droit.

Le *chapeau* étant la récompense de bons services, il peut être refusé si quelque faute est reprochable au capitaine par l'affréteur.

On donne encore le nom de *chapeau* à la prime que, suivant l'usage, l'armateur paie au capitaine comme rémunération des pertes que celui-ci peut subir à raison de sa responsabilité personnelle. Cet usage est si généralement adopté que le chapeau est dû, même sans qu'aucune stipulation soit intervenue à cet égard. Au Havre le taux du chapeau est de 5 pour 100. Toutefois le capitaine n'est privilégié pour le payement du chapeau qu'autant que sa créance est mentionnée sur le rôle de l'équipage. Le second qui vient à remplacer le capitaine, pendant le voyage, a droit au chapeau comme le capitaine lui-même (Mars., 11 mars 1858).

L'usage est si bien consacré sur ce point que la renonciation au chapeau, de la part du capitaine, ne se présumerait pas, lors même que le fret aurait été stipulé, tout compris (Mars., 5 janv. 1830). Enfin le défaut de mention du chapeau dans le connaissement, alors que cette mention serait exprimée dans la charte-partie, ne fait pas supposer une renonciation pour le capitaine (Mars., 6 mars 1855).

§ 2. — Des droits et des devoirs du capitaine avant le départ

Le capitaine partant de France pour un voyage à l'étranger est tenu de prévenir de son départ les autorités maritimes du port, au moins quinze jours à l'avance. (Lettre ministérielle du 12 juillet 1816.) Avant de prendre charge, il doit faire visiter son navire, conformément aux règlements. Cette visite est rigoureusement prescrite ; son effet est de faire constater que le navire est en bon état de navigabilité, de telle sorte qu'il n'y ait pas à présumer, s'il vient à périr, que ce puisse être par son vice propre, et que cette preuve soit, au contraire, à la charge de celui qui l'invoque (Cass., 31 mai 1864).

Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce ; il en est délivré un extrait au capitaine (art. 225 du Code de comm.).

Pour les bâtiments qui naviguent au cabotage, le certificat de visite conserve ses effets durant une année ; tandis que, pour ceux qui naviguent au long cours, il est valable jusqu'au complet achèvement du voyage. La visite n'est pas exigée pour les bateaux de pêche ni pour les bâtiments de petit cabotage.

La visite a lieu lorsque le navire prend charge pour le retour, de la même manière qu'avant le départ ; les consuls français à l'étranger y font procéder. Mais si le navire fait relâche pour être réparé, il n'est pas nécessaire qu'il soit visité avant de reprendre la mer ; car il est présumé que les experts ont fait procéder aux travaux jugés nécessaires.

Le défaut de visite ne rend pas le capitaine responsable, *ipso facto*, des avaries qui peuvent survenir à la cargaison : il fait seulement naître la présomption que

le vice propre du navire a dû causer ces avaries ; et c'est au capitaine qu'il appartient de prouver, au contraire, que les avaries sont dues à la force majeure. Réciproquement, la présomption de bon état de navigabilité du navire s'évanouirait devant la preuve contraire (Bord., 8 mars 1841). Ainsi lorsqu'une voie d'eau, reconnue avant la visite, n'a pas été constatée lorsque cette visite a été faite, et que le capitaine a pris la mer sans faire les réparations nécessaires, le vice propre du navire se trouve établi et prévaut sur la simple présomption contraire résultant de la visite (Rouen, 15 juin 1866).

Le capitaine étranger n'est soumis à la visite qu'autant que la loi de son pays l'y oblige (Cass., 11 fév. 1862).

Il est aussi du devoir du capitaine, avant le départ de se munir, au port de charge, du lest qui lui est nécessaire, de pourvoir à l'avitaillement et de veiller à ce que les vivres soient suffisants et de bonne qualité; la ration de chaque matelot doit équivaloir à celle du marin militaire. Une ordonnance du 12 janvier 1717 autorise le tribunal à ordonner que les vivres soient augmentés ou changés. Les vivres sont exempts de droits. Le capitaine doit enfin, jusqu'au moment de l'embarquement, entretenir un gardien à bord.

Une ordonnance du 29 octobre 1833 oblige tout capitaine partant de France pour l'étranger à recevoir, jusqu'au moment de mettre à la voile, les dépêches et correspondances du gouvernement à l'adresse des consuls et des ambassadeurs.

Suivant l'art. 223 du Code de commerce, « Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage ; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les proprié-

taires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure. »

Nous avons vu au chapitre 1er (page 9) quelle doit être la composition de l'équipage d'un bâtiment français, au point de vue de la nationalité des matelots. Il n'est pas permis au capitaine de débaucher les matelots d'un autre navire.

L'obligation du capitaine d'agir de concert avec les propriétaires du navire, lorsqu'il se trouve dans le port où ils sont domiciliés, se trouve encore reproduite dans les art. 232 et 233 du Code de commerce.

Art. 232 : « Le capitaine, dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs, ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, ni fréter le navire. »

Art. 233 : « Si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires, et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capitaine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, emprunter à la grosse pour leur compte sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge. »

Le capitaine, dès qu'il est engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs, aux termes de l'art. 238 du Code de commerce. Il n'en est dispensé que dans le cas de force majeure. Il a été jugé que le suicide du capitaine ouvrait aux propriétaires un recours contre ses héritiers ; mais le suicide ne saurait être assimilé à la désertion, et, par suite, entraîner la perte du salaire (Rouen, 8 déc. 1841 ; loi du 30 avril 1791).

Nous traiterons, au paragraphe 6, de la responsabilité du capitaine à raison de l'arrimage des marchandises.

§ 3. — Des droits et devoirs du capitaine dans le cours et à la fin du voyage.

Le capitaine qui entre dans un port doit se conformer aux règlements sur le placement de son navire et sur les précautions prescrites pour prévenir les abordages, les incendies et autres sinistres ; si un règlement impose l'obligation de prendre la place assignée par l'officier du port, le capitaine est tenu de faire la déclaration de son entrée et de demander la désignation de l'emplacement où il doit jeter l'ancre ou décharger. S'il contrevient aux règlements établis et qu'il en résulte un retard dans le déchargement, il n'est pas fondé à réclamer des consignataires des surestaries à raison du retard (Mars., 21 mars 1849).

« Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières » (art. 277 du Code de comm.). Il doit aussi être à bord quand le navire est conduit en rade, et ne le quitter que quand il est en sûreté dans un bon mouillage (Ordonn. de 1669). Il est également tenu de prendre un pilote à bord (Cass., 1866).

Le capitaine est soumis, de la part des commandants des vaisseaux de l'État, au droit de visite ; lorsqu'il arrive dans un port où stationne une escadre française, il doit prévenir le commandant de son arrivée et de son départ, et cela sous peine d'un à huit jours d'arrêts à son bord. Les navires de commerce peuvent même être requis pour un service de remorque, de transport ou de dépêches ; enfin leur départ peut être avancé ou retardé

par ordre supérieur; mais ces services extraordinaires donnent droit à une indemnité.

Il n'entre pas dans notre cadre de traiter des devoirs du capitaine, relativement à la constatation des naissances ou des décès qui surviennent à bord. Mais nous allons examiner successivement le devoir du capitaine de prévenir l'abordage par l'emploi de feux et signaux, les précautions particulières que doivent prendre les capitaines de bateaux à vapeur, les règles qu'il doit suivre pour l'exercice du recours en indemnité, en cas d'abordage, les conditions dans lesquelles il peut abandonner son navire naufragé, les mesures qu'il doit prendre lorsqu'il y a manque de vivres à bord ou qu'il y a nécessité de faire radouber ou réparer le navire, les formalités du rapport, en cas de sinistre, les cas dans lesquels il peut procéder à la vente du navire, et enfin son obligation de rendre des comptes à l'armateur pendant le voyage.

1° *Des feux et signaux.* — Les abordages devenus si fréquents depuis l'introduction de la vapeur ont nécessité l'emploi de feux et de signaux destinés à prévenir ces sinistres. Nous trouvons à ce sujet une série de prescriptions imposées au capitaine, dans un décret du 25 octobre 1862 (1).

(1) Ce décret est ainsi conçu :

« A dater du premier juin 1863, les bâtiments de la marine impériale, ainsi que les navires du commerce, seront assujettis aux prescriptions ci-après, qui ont pour objet de prévenir les abordages. Dans les règles qui suivent, tout navire qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme navire à voiles ; et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur (art. 1er).

« Les feux mentionnés aux articles suivants doivent être portés à l'exclusion de tous autres, par tous les temps, entre le coucher et le lever du soleil (art. 2).

« Les navires à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, portent les feux ci-après (*a*). En tête du mât de misaine, un feu blanc placé de manière à fournir un rayonnement uniforme et non interrompu dans tout le parcours d'un arc horizontal de 20 quarts du compas, qui se compte depuis l'avant jusqu'à deux quarts du tra-

Ce règlement a été adopté par la plupart des nations étrangères. Son application a fait surgir plusieurs questions de droit international.

vers de chaque bord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à cinq milles au moins de distance, par une nuit sombre mais sans brume (*b*). A tribord, un feu vert, établi de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et deux quarts sur l'arrière du travers à tribord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à deux milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume (*c*). A babord, un feu rouge construit de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts du compas qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à babord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume (*d*). Ces feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, et s'étendant à 0^m, 90 en avant de la lumière, afin que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, et le feu rouge de tribord avant (art. 3).

« Les navires à vapeur, quand ils remorquent, doivent, indépendamment de leurs feux de côté, porter deux feux blancs verticaux en tête du mât, qui servent à les distinguer des autres navires à vapeur. Ces feux sont semblables aux feux uniques de tête de mât que portent les navires à vapeur ordinaires (art. 4).

« Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine, dont ils ne doivent jamais faire usage (art. 5).

« Lorsque les bâtiments à voiles sont d'assez faible dimension pour que leurs feux verts et rouges, ne puissent pas être fixés d'une manière permanente, ces feux sont néanmoins tenus allumés sur le pont, à leurs bords respectifs, prêts à être montrés instantanément à tout navire dont on constaterait l'approche, et assez à temps pour prévenir l'abordage. Ces fanaux portatifs, pendant cette exhibition, sont tenus autant en vue que possible, et présentés de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de babord avant, et le feu rouge de tribord avant. Pour rendre ces prescriptions d'une application plus certaine et plus facile, les fanaux sont peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent, et doivent être pourvus d'écrans convenables (art. 6).

« Les bâtiments tant à voiles qu'à vapeur, mouillés sur une rade, dans un chenal ou sur une ligne fréquentée, portent, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, un feu blanc placé à une hauteur qui n'excède pas 6 mètres au-dessus du plat-bord et projetant une lumière uniforme et non interrompue tout autour de l'horizon, à la distance d'au moins 1 mille (art. 7).

« Les bateaux pilotes à voiles ne sont pas assujettis à porter les mêmes feux que ceux exigés pour les autres navires à voiles ; mais ils doivent avoir en tête de mât un feu blanc visible de tous les points de l'horizon, et de plus montrer un feu de quart d'heure en quart d'heure (art. 8).

« Les bateaux de pêche non pontés et tous les autres bateaux également non pontés, ne sont pas tenus de porter les feux de côté exigés pour les autres navires ; mais ils doivent, s'ils ne sont pas pourvus de semblables feux, se servir d'un fanal muni sur l'un de ses côtés d'une glissoire verte, et sur l'autre d'une

Sans doute toutes les nations n'ayant pas adopté les feux réglementaires, les capitaines de ces pays n'y sont pas

glissoire rouge ; de façon qu'à l'approche d'un navire, ils puissent montrer ce fanal en temps opportun pour prévenir l'abordage, en ayant soin que le feu vert ne puisse être aperçu de babord, et le feu rouge de tribord. Les navires de pêche et les bateaux non pontés qui sont à l'ancre, ou qui ayant leurs filets dehors sont stationnaires, doivent montrer un feu blanc. Ces mêmes navires et bateaux peuvent, en outre, faire usage d'un feu visible à de courts intervalles, s'ils le jugent convenable (art. 9).

« *Signaux en temps de brume :* — En temps de brume, de jour comme de nuit, les navires font entendre les signaux suivants toutes les cinq minutes au moins, savoir : (*a*) Les navires à vapeur en marche, le son du sifflet à vapeur qui est placé en avant de la cheminée, à une hauteur de 2m,40 au-dessus du pont des gaillards. (*b*) Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils sont en marche, font usage d'un cornet. (*c*) Les bâtiments à vapeur et à voiles, lorsqu'ils ne sont pas en marche, font usage d'une cloche (art. 10).

« *Règles relatives à la route :* — Si deux navires à voiles se rencontrent courant l'un sur l'autre, directement ou à peu près, et qu'il y ait risque d'abordage tous deux viennent sur tribord pour passer à babord l'un de l'autre (art. 11).

« Lorsque deux navires à voiles font des routes qui se croisent et les exposent à un abordage, s'ils ont des amures différentes, le navire qui a les amures à babord manœuvre de manière à ne pas gêner la route de celui qui a le vent de tribord ; toutefois, dans le cas où le bâtiment qui a les amures à babord est au plus près, tandis que l'autre a du largue, celui-ci doit manœuvrer de manière à ne pas gêner le bâtiment qui est au plus près. Mais si l'un des deux est vent arrière ou s'ils ont le vent du même bord, le navire qui est vent arrière, ou qui aperçoit l'autre sous le vent, manœuvre pour ne pas gêner la route de ce dernier navire (art. 12).

« Si deux navires sous vapeur se rencontrent courant l'un sur l'autre, directement ou à peu près, et qu'il y ait risque d'abordage, tous deux viennent sur tribord pour passer à babord l'un de l'autre (art. 13).

« Si deux navires sous vapeur font des routes qui se croisent et les exposent à s'aborder, celui qui voit l'autre par tribord manœuvre de manière à ne pas gêner la route de ce navire (art. 14).

« Si deux navires, l'un à voiles, l'autre sous vapeur, font des routes qui les exposent à s'aborder, le navire sous vapeur manœuvre de manière à ne pas gêner la route du navire à voiles (art. 15).

« Tout navire sous vapeur, qui approche un autre navire de manière qu'il y ait risque d'abordage, doit diminuer sa vitesse ou stopper et marcher en arrière, s'il est nécessaire. Tout navire sous vapeur doit, en temps de brume, avoir une vitesse modérée (art. 16).

« Tout navire qui en dépasse un autre gouverne de manière à ne pas gêner la route de ce navire (art. 17).

« Lorsque, par suite des règles qui précèdent, l'un des deux bâtiments doit manœuvrer de manière à ne pas gêner l'autre, celui-ci doit néanmoins subordonner sa manœuvre aux règles énoncées à l'article suivant (art. 18).

« En se conformant aux règles qui précèdent, les navires doivent tenir compte

astreints en principe; mais on admet comme étant de droit naturel l'obligation, pour tout capitaine, de signaler convenablement la présence et la marche de son navire. Par suite, il y a présomption de faute contre le capitaine qui n'a pas à son bord les feux réglementaires. Néanmoins ce n'est qu'une présomption, et s'il est établi que le navire abordé a pu, par un temps clair, voir distinctement le navire abordant, et que c'est une fausse manœuvre du navire abordé qui a causé le sinistre, le défaut de feux n'entraîne aucune responsabilité. Si c'est le navire abordé qui s'est trouvé sans feux, il est sans action contre l'autre navire à raison du sinistre qu'il a éprouvé; mais ce n'est toujours qu'une présomption susceptible d'être détruite par la preuve contraire (Mars., 25 fév. 1859; Havre, 10 juin 1856).

2° *Des précautions particulières que doivent prendre les capitaines de navires à vapeur.* — Lorsque deux navires à vapeur s'avancent l'un sur l'autre, le capitaine qui, conformément aux règlements, n'a pas fait appuyer à tribord, se trouve en faute et répond du dommage causé par l'abordage. Deux navires à vapeur qui se rencontrent doivent se diriger chacun à contre-bord pour s'éviter (Aix, 25 juin 1862). Cette règle s'applique en pleine mer comme à l'entrée et à la sortie des ports. — Le navire entrant, suivant un décret du 25 octobre 1862, doit manœuvrer de manière à ouvrir le port, afin de se pré-

de tous les dangers de la navigation. Ils auront égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat (art. 19).

« Rien dans les règles ci-dessus, ne saurait affranchir un navire, quel qu'il soit, ses armateurs, son capitaine ou son équipage, des conséquences d'une omission de porter des feux ou signaux, d'un défaut de surveillance convenable, ou, enfin, d'une négligence quelconque des précautions commandées par la pratique ordinaire de la navigation ou par les circonstances particulières de la navigation (art. 20). »

parer aux mouvements auxquels peut donner lieu la rencontre possible des navires sortants.

Si deux navires à vapeur s'abordent pendant la manœuvre qui consiste pour tous deux à venir sur tribord de manière à passer à babord l'un de l'autre, on présume que l'abordage a eu lieu par la faute de celui qui a maintenu sa barre à tribord quand l'autre a obéi aux prescriptions réglementaires en mettant sa barre à babord, dès qu'il a aperçu le navire qui courait sur lui.

Bien qu'en principe, deux navires qui se rencontrent doivent éviter l'abordage en se dirigeant chacun à tribord, cette règle souffre exception et constitue même une fausse manœuvre, si elle est observée par un navire qui, placé en face de deux autres au milieu desquels il pouvait passer, a imprudemment gouverné à tribord et s'est ainsi jeté au-devant de l'un des deux navires (Mars., 3 juin 1857). Il a été jugé, dans le même esprit, que l'exécution d'un règlement ne couvre la responsabilité qu'autant qu'elle est opportune, intelligente et conforme à son véritable esprit. Ainsi il peut arriver que, dans un sinistre, le capitaine qui a imprudemment suivi le règlement à la lettre, ait une part d'imputabilité dans le sinistre (Rouen, 12 janv. 1864).

Lorsque deux navires vont au plus près du vent à contre-bord, celui des deux qui a les amures à babord, doit céder la place à celui qui les a à tribord (Mars., 25 fév. 1859). C'est la conséquence de ce principe que chacun des deux navires, naviguant à contre-bord, doit prendre à tribord, soit à droite. En effet, comme le fait remarquer le jugement précité du tribunal de Marseille, celui qui a les amures à babord et qui reçoit, par conséquent, le vent de ce côté, peut facilement laisser porter sur tribord ; tan-

dis que celui qui a les amures à tribord et qui serre déjà le vent au plus près, ne peut pas appuyer davantage à tribord ; il faut donc que le premier cède la place au second.

Lorsque deux navires à vapeur naviguent la nuit à contre-bord, ayant disposé tous deux le feu vert de tribord, chacun d'eux doit continuer sa route devant soi, et celui qui dévierait sans nécessité pour se porter sur tribord, répondrait des suites de la collision (Mars., 12 août 1858).

Si un navire à vapeur se rencontre avec un navire à voiles, c'est au navire à vapeur qui dispose de moyens différents pour se diriger, à manœuvrer de manière à éviter le navire à voiles ; car il est de principe que le navire à vapeur qui se meut à volonté ne doit jamais couper la route aux navires à voiles ni gêner leur marche (Aix, 18 fév. 1864 ; Mars., 13 déc. 1864). Ainsi le navire à vapeur qui voit sa route traversée par un navire à voiles, doit s'arrêter ou même manœuvrer pour passer à l'arrière de ce dernier.

Les navires marchant vent arrière ou vent largue doivent laisser aux bâtiments courant des bordées tout l'espace nécessaire à leurs mouvements et faire en sorte de les passer à l'arrière (art. 3 de l'arrêté du 4 mars 1851). L'art. 6 de cet arrêté ajoute : les navires à vapeur en marche doivent être considérés, dans tous les cas, comme bâtiments naviguant avec un vent largue. Si, par suite d'accidents ou de circonstances indépendantes de sa volonté, un navire à vapeur ne pouvait exécuter la manœuvre prescrite par l'art. 3, il devrait s'arrêter et hisser, pendant le jour, un pavillon blanc à mi-mât. Ces dispositions s'appliquent aux steamers à hélices comme aux bateaux à roues et palettes.

Dans les endroits sinueux, les steamers ne doivent s'avancer qu'à petite vapeur, de manière à pouvoir parer en temps utile à tout événement (Anvers, 21 août 1857).

Le navire à vapeur qui s'approche si près d'un navire à voiles, que la moindre manœuvre de celui-ci, même faite par erreur, puisse amener une collision, le capitaine du navire à vapeur est responsable. L'art. 4 de l'arrêté du 4 mars 1851 dispose en effet : « La règle suivant laquelle deux navires aidés d'un vent favorable et marchant en sens inverse, se passeront réciproquement à babord, n'est applicable qu'à la rencontre de deux navires à voiles. »

En résumé, lorsqu'il y a collision entre un navire à voiles et un navire à vapeur, la présomption de faute existe contre le capitaine du navire à vapeur (Mars., 28 déc. 1860).

Le capitaine, entrant dans un port, doit éviter les navires déjà ancrés ; la violence du vent ou du courant ne détruit pas cette responsabilité, à moins que le capitaine du navire abordeur ne prouve qu'il a pris toutes les précautions nécessaires, et notamment qu'il a jeté une seconde ancre (Anvers, 5 nov. 1862). Cependant le capitaine du navire serait en faute, s'il n'y avait pas à son bord des matelots en nombre suffisant pour exécuter la manœuvre propre à éviter la collision (Anvers, 6 sept. 1863).

Les principes que nous venons de développer sont à peu près universellement admis dans les pays maritimes.

3° *Des règles que doit suivre le capitaine pour exercer le recours afin d'indemnité, en cas d'abordage.* — Si le navire abordeur et le navire abordé sont l'un français et l'autre étranger, l'action est portée par le capitaine étranger demandeur contre le capitaine abordé français, de-

vant les tribunaux consulaires de France, lorsque l'abordage a eu lieu en pleine mer. Mais si l'abordage a eu lieu sur une côte, entre navires portant un pavillon différent, l'action peut être portée devant les tribunaux de l'État qui, d'après le droit des gens, a la police de cette côte. L'étranger demandeur profite incontestablement des délais de distance fixés par les lois françaises sur la procédure. En ce qui concerne les formes de la protestation que doit faire le capitaine du navire abordé, après le sinistre, il est admis qu'elle est valablement faite dans la forme tracée par la loi du pays de l'étranger demandeur, et que le Français défendeur ne serait pas fondé à exciper de l'inobservation de la loi française à cet égard, pour faire déclarer l'action non recevable (Mars., 17 juin 1858).

Les art. 435 et 436 du Code de commerce disposent en effet : « Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir, sont non recevables, s'il n'a point fait de réclamation. — Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. »

Il n'est pas douteux, si le capitaine étranger est cité par un capitaine français devant un tribunal français, que le capitaine étranger ne soit fondé à opposer au défendeur français l'inobservation de ces formes légales (Aix, 12 mai 1857).

Si les tribunaux français sont compétents, suivant les règles du droit international, pour connaître d'une action en réparation du dommage causé par un abordage en pleine mer et imputé à la faute du navire étranger,

ils sont incompétents pour connaître d'une action en indemnité à raison d'un abordage survenu en pays étranger, entre deux navires étrangers (Mars., 17 juin 1854). Mais que décider si l'abordage entre navires étrangers a eu lieu dans les eaux françaises? Le tribunal de commerce de Rouen, par jugement du 15 novembre 1843, s'est justement déclaré compétent dans un cas semblable. Un remarquable arrêt d'Anvers, du 4 mars 1853, donne les motifs de cette décision : La situation locale et les règlements du pays où a eu lieu l'abordage permettent surtout de déterminer sur qui doit retomber la responsabilité du sinistre ; le lieu du paiement du dommage est celui du quasi-contrat ou du quasi-délit, et c'est là qu'il s'estime. On ajoute encore que la compétence est déterminée par ce fait que les capitaines sont domiciliés à leur bord.

Il importe de remarquer que les règles établies en matière d'abordage ne s'appliquent pas au cas où un navire viendrait à heurter un ouvrage fixe, un ponton, par exemple, établi sur la coque d'un ancien navire (Bord., 13 déc. 1860) ; ni même au cas où ce choc aurait eu lieu par la nécessité d'éviter l'abordage dont menaçait la fausse manœuvre d'un autre navire. Il peut y avoir, dans ce fait, ouverture à une action en indemnité ; mais la procédure prescrite spécialement en matière d'abordage n'est pas applicable (Douai, 13 mai 1859).

Nous reviendrons sur l'abordage au paragraphe 5 du présent chapitre, en traitant particulièrement de la responsabilité du capitaine, en ce qui concerne les cas de présomption de faute et les indemnités dues ; nous y reviendrons encore sur les assurances, afin de déterminer la responsabilité des assureurs ; enfin nous reviendrons, en traitant des prescriptions et des déchéances,

sur les formes de la protestation en cas d'abordage et sur les délais de l'action.

4° *Des conditions dans lesquelles le capitaine peut abandonner le navire naufragé.* — L'art. 241 du Code de commerce trace, à cet égard, les devoirs du capitaine : « Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et principaux de l'équipage; et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses de son chargement, sous peine d'en répondre en son propre nom. — Si les objets ainsi tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en demeure déchargé. »

Cette disposition s'entend évidemment du cas où le péril imminent et certain est calculé depuis un certain temps moralement nécessaire pour prendre les dernières mesures de sauvetage : tel est le cas où une voie d'eau fait prévoir que le navire doit sombrer ; mais si le sinistre oblige tous les gens à bord à une fuite précipitée, le capitaine ne peut être responsable de l'abandon des objets précieux ; il doit, en tout cas, sauver son livre de bord (Aix, 19 août 1840; Mars., 1er mai 1851). Parmi les objets les plus importants, après le livre de bord, le capitaine doit sauver les expéditions, les connaissements et généralement tous les papiers du navire. Enfin suivant une tradition qui fait loi dans la marine, le capitaine ne doit abandonner son navire que le dernier et à la dernière extrémité, c'est-à-dire alors qu'il n'existe plus la moindre chance de sauver le navire; mais tant qu'il existe une lueur d'espoir, si faible qu'elle soit, il doit aux hommes du bord l'exemple du sang-froid et de l'intrépidité.

La délibération du capitaine et des principaux de l'équipage ne peut pas toujours être rédigée à bord ; aussi il est admis qu'en cas d'impossibilité de sauver le livre de bord, le procès-verbal soit fait par le capitaine et affirmé par l'équipage, devant l'autorité compétente du lieu où abordent les naufragés. Enfin, s'il est prouvé que le capitaine a été dans l'impossibilité de prendre l'avis de l'équipage, par exemple lorsque le navire est capturé, il est déchargé de toute responsabilité à cet égard (Cass., 11 fév. 1836). L'attestation des gens de l'équipage et des passagers que le capitaine a rempli son devoir, suffit pour décharger le capitaine de toute responsabilité et prévaut contre la déposition de tiers qui prétendraient qu'il restait encore un espoir de sauver le navire (Mars., 28 août 1828). Toutefois l'avis des principaux de l'équipage ne suffit pas pour dégager le capitaine de l'obligation de ne quitter son navire qu'à la dernière extrémité.

Si le navire abandonné en pleine mer par l'équipage, au milieu du danger, est ensuite retrouvé, le capitaine doit se rendre au lieu où le navire est ramené, afin de faire procéder à la vente des effets sauvés et de pourvoir aux intérêts de tous. Les sauveteurs du navire ont alors droit au tiers de la valeur des objets naufragés.

Le capitaine qui abandonne, pour le salut commun, des ancres et des chaînes, est tenu de les signaler par des orins ou des bouées, ce qui permet d'en opérer le sauvetage.

5° *Des droits et devoirs du capitaine, quand il y a manque de vivres ou nécessité de radoub.* — L'art. 234 du Code de commerce dispose, quant à cet objet : « Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, le capitaine, après l'avoir constaté

par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en France par le tribunal de commerce, ou à défaut, par le juge de paix ; chez l'étranger, par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent. — Les propriétaires ou le capitaine qui les représente, tiendront compte des marchandises vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de son arrivée. — L'affréteur unique ou les chargeurs divers qui seront tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé. A défaut du consentement d'une partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté de déchargement sera tenu du fret entier sur ses marchandises. »

L'art. 249 dispose encore : « Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur. »

L'art. 107 du décret du 5 août 1855 complète ainsi cette disposition : « S'il n'y a point de vivres en particulier, le capitaine doit acheter des victuailles aux navires rencontrés en mer, qui sont tenus d'en vendre du moment où ils ont un approvisionnement plus que suffisant, et ce, *sans aucune distinction de nationalité*. Lorsque le commandant d'un vaisseau procure des munitions ou des vivres à des bâtiments, un état des objets fournis est dressé en double et signé. »

Le capitaine ne doit user qu'avec beaucoup de prudence de la faculté d'emprunter ou d'aliéner qui lui est accordée par l'art. 234; il ne peut le faire que pour les besoins les mieux justifiés et seulement jusqu'à concurrence de ces besoins; il doit surtout user de discernement, lorsque les marchandises ne peuvent être vendues au lieu où elles se trouvent sans une dépréciation considérable. Le capitaine serait responsable à peine de dommages-intérêts, s'il faisait des réparations dont les frais excéderaient la valeur du bâtiment; il doit dans ce cas provoquer une expertise pour faire déclarer le navire innavigable et le vendre comme tel. Il y a plus, sa responsabilité ne serait pas couverte par une ordonnance du juge autorisant les réparations, s'il n'avait pas fait procéder d'abord à une expertise assez minutieuse pour que, les réparations faites, les propriétaires ne fussent pas dans la nécessité de se libérer des dépenses par l'abandon du navire (Aix, 27 avril 1830).

Pour donner à cet effet toutes garanties aux propriétaires du navire comme aux créanciers, un décret du 22 sept. 1854 donne tous pouvoirs aux consuls, ainsi qu'aux vice-consuls à qui ces attributions ont été spécialement conférées : 1° de recevoir tous rapports de mer et protestations d'avaries, nommer et commettre sur requête tous experts pour visiter les navires et constater leur état d'avaries; 2° donner aux capitaines toutes autorisations, soit pour souscrire et consentir des emprunts à la grosse sur navire ou sur chargement, soit pour vendre ou mettre en gage la partie des cargaisons nécessaire pour acquitter les dépenses qui résultent de leur relâche.

Les précautions prescrites par l'art. 234 l'ont été dans l'intérêt du capitaine et pour lui fournir un moyen de dé-

gager sa responsabilité vis-à-vis des propriétaires du navire; mais ces formalités ne sont pas une condition essentielle des engagements que prend le capitaine; car il est de principe, comme nous l'avons déjà vu au chapitre précédent, que le capitaine, mandataire légal des propriétaires du navire ou de l'armateur a tous pouvoirs pour les représenter et les obliger (Cass., 4 déc. 1866). L'armateur pourrait cependant opposer au créancier sa mauvaise foi, s'il savait que les fonds empruntés ne dussent pas profiter au navire ou à l'expédition; mais, au contraire, le remboursement lui est dû, si les fonds ont profité au navire, alors même que les formalités de l'art. 234 n'auraient pas été remplies (Aix, 2 mars 1865; Rouen, 16 mars 1860).

Si tels sont les droits respectifs des créanciers vis-à-vis des propriétaires du navire ou de l'armateur, la situation légale des créanciers qui ont fait les fournitures ou les avances sans l'autorisation consulaire, est différente vis-à-vis des autres créanciers : leurs créances ne sont point privilégiées vis-à-vis de ceux-ci, si l'autorisation a fait défaut (voir les arrêts précités).

La cause de la créance est seule suffisante pour obliger les propriétaires du navire ou l'armateur, et quand le contrat énonce que l'emprunt ou les fournitures sont faites pour les besoins du navire, le prêteur et le fournisseur ne sont pas tenus de surveiller l'emploi des fonds (Mars., 20 août 1865).

Le capitaine peut emprunter non-seulement pour les besoins du navire, mais encore pour ceux de la cargaison, soit dans l'intérêt de leur conservation, soit pour assurer le transport (Aix, 11 août 1859). Il a même a été jugé que le capitaine pouvait emprunter sur les mar-

chandises avant qu'elles fussent chargées et alors que le navire était affrété pour leur transport, notamment lorsque le navire venait à échouer pendant l'opération du chargement.

Cet emprunt peut, en effet, avoir pour objet d'acquitter les frais de sauvetage ou d'emmagasinage des marchandises, ou même de faire les fonds pour le paiement d'une lettre de grosse antérieurement souscrite (Alger, 25 avril 1864).

Le capitaine qui souscrirait un engagement non pas seulement en vertu de son mandat légal, mais en son nom personnel, ne serait pas fondé plus tard à exciper, pour dégager sa responsabilité personnelle, de ce que l'emprunt n'aurait profité qu'au navire (Rennes, 16 juin 1860).

6° *Du rapport que doit présenter le capitaine au lieu d'arrivée et dans les ports de relâche.* — Les art. 242 à 248 du Code de commerce disposent :

Art. 242. — « Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre et de faire son rapport. — Le rapport doit énoncer le lieu et le temps de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus, les désordres arrivés dans le navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

Art. 243. — « Le rapport est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce. — Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix de l'arrondissement. — Le juge de paix qui a reçu le rapport est tenu de l'envoyer, sans délai, au président du tribunal de commerce le plus voisin. — Dans l'un et l'autre cas, le dépôt en est fait au greffe du tribunal de commerce.

Art. 244. — « Si le propriétaire aborde dans un port

étranger, il est tenu de se présenter au consul de France, de lui faire un rapport, et de prendre un certificat constatant l'époque de son arrivée et de son départ, l'état et la nature de son chargement.

Art. 245. — « Si pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port français, il est tenu de déclarer au président du tribunal du lieu les causes de sa relâche. — Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton. — Si la relâche forcée a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ou à son défaut, au magistrat du lieu.

Art. 246. — « Le capitaine qui a fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter devant le juge du lieu, ou, à défaut de juge, devant tout autre autorité civile, d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et se trouveraient avec lui, et d'en lever expédition.

Art. 247. — « Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogation des gens de l'équipage, et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves. — Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine, et ne font point foi en justice, excepté dans les cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport. — I preuve des faits contraires est réservée aux parties.

Art. 248. — « Hors le cas de péril imminent, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise avant d'avoir fait son rapport, à peine de poursuites extraordinaires contre lui. »

Ces dispositions sont complétées par diverses lois et décrets.

Tout capitaine français prêt à quitter un port étranger remet à la chancellerie du consulat un manifeste ou état exact des marchandises composant le chargement de son navire, signé et certifié par lui (art. 44 du décret du 24 mars 1852). Au départ du navire, le consul est tenu, sous sa responsabilité, de délivrer, en ce qui le concerne, les expéditions aux bâtiments prêts à faire voile, dans les 24 heures qui suivent la remise des manifestes. — Les capitaines qui ont remis leur manifeste les premiers sont les premiers expédiés (art. 46).

Le consul, en délivrant ses papiers au capitaine, le prévient de l'obligation, pour tout homme de l'équipage et tout passager qui apportent en France des marchandises étrangères assurées, d'en laisser au consul un connaissement dans le lieu où le chargement s'effectue ; et il l'invite à déclarer celles des personnes de son bord qui seraient dans ce cas (art. 47).

Si le navire fait simplement relâche, le capitaine fait une déclaration sur les causes de sa relâche, conformément à l'art. 244 ; mais si la relâche se prolonge au delà de 24 heures, le capitaine est tenu de remettre au consul son rôle d'équipage et sa patente de santé (art. 12 et 13).

Il existe aussi, sur la forme du rapport du capitaine, certaines dispositions qui complètent l'art. 242 du Code de commerce.

Les rapports circonstanciés sont enregistrés au droit fixe de 3 fr. ; tandis que les rapports sommaires sont affranchis même du timbre (décret du 15 juillet 1808).

Aux termes de l'art. 83 du décret du 24 mars 1852, le rapport du capitaine doit contenir, en conformité de l'art. 242 : 1° les nom, tonnage et cargaison du navire ; 2° les noms et domicile de l'armateur et des assureurs,

s'ils lui sont connus, le nom du port de l'armement et celui du lieu de départ; 3° la route qu'il a tenue; 4° les relâches qu'il a faites, pour quelque cause que ce soit; 5° les accidents qui ont pu arriver pendant la traversée; 6° l'état du bâtiment, les avaries, les ventes d'agrès, de marchandises, ou les emprunts qu'il a pu faire pour les besoins du navire, les achats de vivres ou autres objets nécessaires auxquels il a été contraint. Le rapport du capitaine doit énoncer, en outre, les moyens de défense du bâtiment, l'état des victuailles existant à bord, la situation de la caisse des médicaments, les écueils découverts et dont le capitaine a rectifié le gisement, les vigies, phares, balises, tonnes qu'il aurait reconnues ou dont l'établissement ou la suppression est parvenue à sa connaissance; les navires et barques abandonnés, qu'il aurait reconnus, et les objets pouvant provenir des jets, bris ou naufrages qu'il a recueillis ou aperçus; les flottes, escadres, stations, croisières françaises ou étrangères, les navires de tout genre, suspects ou autres; les corsaires ou pirates rencontrés, les bâtiments avec lesquels il a raisonné; les faits qui lui ont été annoncés dans ces communications; les changements apportés aux règlements de santé, de douane, d'ancrage dans les ports où il a relâché, enfin tout ce qu'il a appris qui peut intéresser le service et la prospérité du commerce français. Ce rapport, après affirmation du capitaine, est signé de lui, du chancelier et du consul.

Le capitaine dépose à l'appui de son rapport : 1° l'acte de propriété du navire; 2° l'acte de francisation; 3° le congé; 4° le rôle d'équipage; 5° les acquits à caution, connaissements et chartes-parties; 6° le journal de bord et les procès-verbaux dont la rédaction est prescrite par les

lois et règlements, comme venant à l'appui des faits énoncés dans son rapport. Le capitaine remet également au consul le manifeste de la cargaison, comme il est dit en l'art. 244 (art. 11 du décret du 24 mars 1852).

Il a été jugé que le rapport du capitaine ne constituait pas une preuve suffisante, lorsque le livre de bord n'était pas représenté pour le confirmer (Aix, 21 juill. 1821; Douai, 2 juin 1845). Cependant, s'il est prouvé que le navire ayant péri corps et biens, les papiers du bord n'ont pu être sauvés, le rapport du capitaine qui aurait seul échappé au naufrage fait foi de la réalité du chargement (Cass., 10 déc. 1849; Paris, 24 janv. 1856).

Le capitaine qui aurait omis de mentionner dans son rapport un événement de force majeure ne serait plus admis à l'établir par d'autres moyens de preuve (Rennes, 8 avril 1862).

L'art. 247 du Code de commerce, en soumettant le rapport du capitaine à une enquête et à une vérification, a eu surtout en vue de sauvegarder les droits de ceux qui ont un intérêt sur le navire et sur le chargement, de même que l'art. 384 du Code de commerce admet les assureurs à la preuve des faits contraires à ceux consignés dans les attestations; mais il est admis par une jurisprudence constante que le rapport du capitaine peut toujours être invoqué par les tiers comme faisant preuve de ce qu'il contient et faire ainsi foi en leur faveur. En effet, on ne saurait admettre les intéressés que le capitaine a pu obliger comme mandataire à récuser les déclarations de ce mandataire (Cass., 2 juill. 1838; Havre, 29 oct. 1857).

L'art. 14 du décret du 24 mars 1852 oblige encore le capitaine qui, en cours de voyage, a engagé des gens de

mer dans un pays étranger, à en rendre compte au consul ou au magistrat devant lequel il fait son rapport; il dénonce au consul les matelots déserteurs pour les faire rechercher (art. 25).

Le consul intervient encore, lorsqu'il y a lieu à nommer un autre capitaine, soit sur la demande du capitaine empêché par maladie ou tout autre force majeure de remplir ses fonctions, soit sur requête du consignataire des marchandises ou des gens de l'équipage (art. 42).

Les art. 17 et 18, 27 et 28 du décret du 24 mars 1852 tracent enfin quelques autres dispositions sur les devoirs du capitaine. Ainsi lorsque le navire éprouve une capture en temps de guerre, ou un pillage de la part d'un pirate, le rapport doit être circonstancié et non sommaire. Il en est de même si le capitaine a été obligé d'abandonner son navire par fortune de mer ou pour cause d'innavigabilité. S'il est capturé par un bâtiment ennemi, il déclare quel est le pavillon et dans quels parages il a été pris; si son bâtiment a été relâché par l'ennemi, il exhibe le traité de rançon et toutes les pièces tendant à éclairer le consul sur les circonstances de la navigation et de la date de sa capture; si, après avoir été capturé par l'ennemi, le bâtiment est l'objet d'une rescousse, il en est fait mention. Dans le cas où un bâtiment a été pillé et l'équipage maltraité par un pirate, le capitaine donne tous les détails propres à signaler ce pirate, et s'il est possible, à le faire capturer par les bâtiments de guerre auxquels le consul fait parvenir les instructions nécessaires. Si le navire est abandonné par fortune de mer, le capitaine fait connaître les circonstances et le lieu de l'événement. S'il a été obligé de le vendre pour cause d'in-

navigabilité, il produit les procès-verbaux et les autorisations du magistrat local.

Lorsque le navire a éprouvé des avaries, le capitaine les déclare au consul et se fait autoriser à les réparer; le consul s'assure de la réalité de la dépense, avant de donner ses autorisation, visa ou approbation. S'il y a lieu à un règlement d'avaries communes, le consul intervient encore pour la vérification, l'estimation et la réparation; il veille spécialement à la conservation des droits des propriétaires, chargeurs et assureurs absents; il recueille tous renseignements utiles pour découvrir si les jets et autres pertes sont véritables et ne masquent pas quelque fraude du capitaine ou de l'équipage. S'il relève des faits frauduleux, il en donne avis au ministère compétent et même à tous intéressés; il fait également prévenir les intéressés de tous emprunts qui ont pu être contractés.

Au cas où le capitaine ne se présenterait pas dans les 24 heures pour faire son rapport au consul, celui-ci dresserait procès-verbal contre lui, et rendrait compte de cette infraction au ministère des affaires étrangères.

L'obligation de faire ce rapport, en cas de sinistre, s'applique à la navigation fluviale comme à la navigation maritime. Un double du rapport est déposé à la douane (Circulaire minist. des 4 mars et 20 avril 1808).

7° *Des conditions auxquelles le capitaine peut procéder, pendant le voyage, à la vente ou à l'engagement soit du navire, soit des marchandises.* — Les articles 236 et 237 du Code de commerce disposent : Art. 236. — « Le capitaine qui aura, sans nécessité, pris de l'argent sur le corps, avitaillement ou équipement du navire, engagé ou vendu des marchandises ou des victuailles, ou qui aura employé dans ses comptes des avaries ou des dépenses supposées,

sera responsable envers l'armement, et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle s'il y a lieu. »

Art. 237. — « Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, le capitaine ne peut, à peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial des propriétaires. »

Les dispositions des art. 32 à 34 du décret du 24 mars 1852 complètent ainsi celle de l'art 237 :

« Pour assurer l'exécution de l'art. 237, le capitaine, si l'on ne fait pas la vente du navire dans la chancellerie du consulat, doit préalablement se munir d'un certificat du consul attestant que le pouvoir est régulier. Le consul signale au ministère des affaires étrangères toute contravention. Lorsque la vente est faite à la chancellerie du consulat, le pouvoir de vendre donné au capitaine est annexé au contrat après avoir été certifié par lui. Le chancelier se dirige, pour les formes de la vente, d'après les dispositions de la loi du 27 vendémiaire an II, et le consul en donne sur-le-champ avis à l'administration de la marine du port où le navire est immatriculé. Si l'acheteur du navire est étranger ou n'est pas du nombre des Français établis en pays étrangers, à qui la loi précitée permet de posséder des navires jouissant des priviléges de la francisation, le consul n'accorde son visa, pour passer la vente hors de sa chancellerie, qu'en se faisant remettre les lettres de francisation, passe-ports, congés et autres pièces constatant la nationalité. Il retient également ces pièces, si le contrat est passé dans sa chancellerie. Dans l'un et l'autre cas, il les renvoie à l'administration du port où le navire était immatriculé.

« Lorsqu'un navire français a, par quelque cause que ce soit, été vendu, démoli ou détruit, dans ce cas et dans celui de désarmement, le consul veille au paiement du salaire des gens de l'équipage et à leur rapatriement. »

8° *Du devoir du capitaine de rendre des comptes, pendant le voyage, aux propriétaires du navire.* — Ce devoir résulte de la disposition suivante de l'art. 235 du Code de commerce : « Le capitaine avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises pour revenir en France sera tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leurs fondés de pouvoir un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les noms et demeures des prêteurs. »

La reddition de comptes a surtout pour but de mettre les intéressés à même de connaître, en cas de sinistre, la composition du chargement, d'empêcher la substitution aux objets chargés d'un chargement d'un prix inférieur, et enfin de mettre les propriétaires des marchandises ou les consignataires en mesure de recevoir la cargaison au lieu d'arrivée. Le compte doit être appuyé des pièces justificatives ; les articles non justifiés peuvent être rejetés. Toutefois, s'il y avait à bord un subrécargue auquel seraient commis les intérêts des chargeurs, ce serait à lui qu'incomberait le devoir de rendre des comptes, et le capitaine n'encourrait aucune responsabilité à cet égard.

§ 4. — Des caractères de la responsabilité du capitaine.

1° *Des caractères généraux de la responsabilité du capitaine.* — L'art. 221 du Code de commerce pose le principe suivant, quant à la responsabilité du capitaine : « Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un na-

vire ou autre bâtiment, est garant de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses fonctions. »

C'est en sa qualité de mandataire salarié que le capitaine répond de ses fautes, même légères. Les tribunaux sont souverainement appréciateurs de la faute (Cass., 29 mars 1854).

Il faut distinguer d'abord la responsabilité purement civile du capitaine, à raison de ses faits et des engagement qu'il contracte dans l'exercice de son mandat légal, des responsabilités qui lui incombent à raison de ses fautes. Nous avons déjà vu que le capitaine obligeait ses armateurs jusqu'à concurrence de leur intérêt dans le navire, par ses actes ou engagements ayant pour objet la conservation du navire ou l'heureux résultat de l'expédition ; et qu'il n'engageait jamais sa responsabilité personnelle à cet égard, à moins qu'au lieu d'agir en nom qualifié, c'est-à-dire comme mandataire des propriétaires ou de l'armateur, il n'eût expressément stipulé en son nom personnel, auquel cas il serait tenu personnellement de la dette, alors que les propriétaires et l'armateur se libéreraient valablement par l'abandon.

Mais l'art. 221 du Code de commerce vise particulièrement cette responsabilité du capitaine à raison de ses fautes, qui prend, en droit maritime, le nom de *baraterie*. On distingue la baraterie civile, c'est-à-dire les fautes n'ayant aucun caractère de criminalité et qui donnent seulement lieu à une action en dommages-intérêts devant les tribunaux consulaires, de la baraterie criminelle entraînant des peines que prononcent les tribunaux de répression. La baraterie criminelle rentrant dans les matières du droit pénal, nous nous occuperons surtout, au point de vue du droit commercial, de la baraterie civile.

Parmi les faits constituant une baraterie criminelle, nous citerons l'emploi ou l'affrétement par tout capitaine français des bâtiments qu'il commande, pour le transport des esclaves. L'ordonnance des 18-30 janvier 1823 prononce contre le capitaine délinquant l'interdiction pour toujours de la faculté de commander aucun navire français, pour quelque destination que ce soit. Si le capitaine délinquant est en même temps propriétaire du navire, l'acte de francisation et le congé de mer lui sont retirés dès qu'il est arrivé dans un port français.

La baraterie civile comprend les fautes, dols, impérities ou imprudences. qui, sans rentrer dans la définition des délits et des contraventions, donnent lieu néanmoins à une action en responsabilité pour la réparation du préjudice causé par le capitaine ou les gens de l'équipage aux chargeurs ou aux propriétaires du navire.

Le capitaine est responsable même lorsqu'il n'a pas prévu certaines circonstances qui ne devaient pas échapper à sa perspicacité et à sa prudence. Ainsi lorsqu'il continue sa route au lieu de relâcher pendant une tempête, il devient responsable des avaries (Rennes, 8 avril 1862). Cependant le capitaine n'est pas tenu de prouver qu'il n'est pas en faute; il lui suffit de prouver, comme nous le verrons plus bas, qu'il y a eu un cas de force majeure, et il l'établit par son rapport.

Les art. 224 à 227 précités du Code de commerce citent plusieurs cas de responsabilité civile du capitaine. Ainsi il est en faute s'il n'a pas tenu de livre de bord; s'il n'a pas fait visiter son navire avant de prendre charge; s'il ne s'est pas muni des pièces de bord; s'il n'était pas en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières. C'est ce que l'art. 228 du Code de

commerce exprime en ces termes : « En cas de contravention aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le capitaine est responsable de tous les événements envers les intéressés au navire et au chargement. »

La jurisprudence nous indique de nombreux cas de baraterie civile; nous citerons les plus fréquents. Le capitaine est en faute et par suite responsable : s'il manque de surveiller l'équipement et l'avitaillement; s'il charge son navire outre mesure; s'il n'est pas convenablement lesté ; s'il y a vice d'arrimage (nous reviendrons plus bas sur ce cas particulier de responsabilité au n° 3 : De la responsabilité du capitaine, quant à l'arrimage); s'il a mal composé l'équipage, à moins que l'armateur ou les propriétaires ne soient présents sur les lieux (Aix, 20 déc. 1850); s'il a composé un équipage insuffisant (Bord., 17 fév. 1866); s'il met à la voile pendant une tempête, à moins qu'il n'y soit contraint par un événement de force majeure; s'il retarde son départ, sans empêchement légitime (Mars., 19 mars 1859); s'il a commis quelque faute par ignorance de son métier; s'il n'a pas évité l'ennemi, alors qu'il le pouvait; si par une imprudence manifeste il se heurte à un écueil (Rouen, 25 mars 1845).

Aux termes de l'art. 230 du Code de commerce, « la responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure. »

Par force majeure on entend tout événement qu'on n'a pu prévoir ni prévenir, et auquel on n'a pu résister (Cass., 26 déc. 1866). La force majeure ne peut plus être invoquée par le capitaine, quand elle a été précédée de quelque faute de sa part. Remarquons que la responsabilité du capitaine est la même, lorsqu'il est copropriétaire, vis-à-vis de ses coparticipants (Rennes, 12 juillet 1816).

L'incendie du navire ne constitue pas par lui-même un cas de force majeure qui décharge le capitaine de toute responsabilité; il lui appartient, au contraire, de prouver qu'il a pris toutes les mesures de prudence pour l'éviter (Aix, 11 déc. 1865). Il y a plus, l'ignorance du capitaine ou son silence sur les causes de l'incendie est une présomption contre lui. Cependant cette doctrine n'a pas été unanimement adoptée par les tribunaux. Un si grand nombre d'incendies ont dû être attribués à la nature des objets à bord, quelquefois même à une combustion spontanée, que plusieurs tribunaux ont refusé d'admettre la responsabilité du capitaine, si aucune faute n'était relevée contre lui. Cette jurisprudence offre réellement du danger. Aussi a-t-il paru généralement plus équitable de ne pas admettre trop facilement l'irresponsabilité du capitaine, tout en tenant compte des causes d'incendie qui, pour être cachées, résulteraient néanmoins de la nature du chargement (Mars., 8 nov. 1859; Aix, 11 déc. 1865). Mais il est évident que, si le chargement se composait de matières naturellement inflammables, les tribunaux admettraient moins facilement la faute du capitaine, qui aurait chargé avec toutes les précautions possibles (Cass., 20 fév. 1844).

Nous reviendrons plus tard, en traitant des assurances, sur la preuve du cas fortuit, qui est à la charge de l'assuré, quand le navire a péri par incendie.

Il n'y a pas de responsabilité personnelle du capitaine pour les faits imputables aux hommes de l'équipage ou au pilote, et il ne peut être actionné à cet effet qu'en nom qualifié. Il en serait autrement si le capitaine avait participé au dommage par sa faute, sa négligence ou le défaut de surveillance (Rouen, 13 juin 1848). Le capitaine ne pourrait être taxé d'imprudence, par cela seul que le

sinistre se serait produit pendant son sommeil ou alors que sa présence sur le pont n'était pas nécessaire (Mars., 22 juillet 1861). Il en serait de même si, au moment d'un abordage, il avait cédé le commandement du navire au second (Aix, 29 janv. 1866). Il a même été jugé que la sentence rendue contre un capitaine au profit d'un autre capitaine qui aurait subi un abordage, n'avait pas force de chose jugée entre le capitaine abordeur et son armateur, pour établir sa faute et par suite sa responsabilité (Mars., 29 juin 1864).

En principe, on ne peut exiger de l'armateur, pour déterminer sa responsabilité, plus que ne le permet la connaissance des principaux éléments de l'art nautique : ainsi on ne pourrait mettre à sa charge l'échouement causé par une erreur sur la carte, ni même l'erreur en longitude par l'estime, dans les mers d'une étendue considérable, où ces erreurs sont fréquentes avec les moyens et les instruments ordinaires.

Il a été jugé par de nombreux arrêts que le capitaine était en défaut s'il n'embarquait pas des chats en quantité suffisante pour prévenir les ravages des souris et des rats. Cette jurisprudence est adoptée par les autres nations ; quelques-uns en ont fait l'objet d'une disposition législative.

Il n'est pas douteux que le capitaine ne soit déchargé de toute responsabilité, lorsque ceux qui lui imputent une faute s'en sont eux-mêmes rendus complices. C'est ce qui a été jugé notamment à l'égard d'armateurs qui, en remettant au capitaine des connaissements frauduleux en ce qu'ils attestaient un chargement fictif, ont été jugés non recevables à faire valoir contre le capitaine le déficit dans le chargement (Cass., 28 mars et 25 juin 1867).

Nous verrons aussi, dans la partie des assurances, que la baraterie de patron est assurable.

2° *De la responsabilité du capitaine à l'égard du chargement.* — Le capitaine, suivant l'art. 222 du Code de commerce, « est responsable des marchandises dont il se charge. Il en fournit une reconnaissance. Cette reconnaissance se nomme connaissement. »

Le capitaine répond du manquant dans le chargement, à moins que le connaissement ne contienne la clause : *que dit être;* car le capitaine est alors exonéré de la responsabilité à raison du manquant non appréciable à l'embarquement, et qui ne provient pas de son fait. Mais, comme nous le verrons sous le n° 3, il y a présomption contre lui, s'il n'a pas fait vérifier l'arrivage, au port de chargement. De même, le capitaine répond de l'avarie qui ne peut être imputée à un fait de force majeure ou au vice propre de la chose. Mais il est déchargé de toute responsabilité, tant à l'égard du déficit qu'à l'égard de l'avarie, si le consignataire reçoit les marchandises sans protester dans les formes des art. 435 et 436 du Code de commerce. A défaut de représenter les marchandises transportées, il en doit le prix suivant leur valeur au lieu de la décharge, déduction faite du fret, à moins qu'il n'établisse une perte par force majeure. S'il présente des marchandises avariées, il est passible de dommages-intérêts, lorsqu'il ne fournit pas la preuve d'un vice propre ou d'un cas fortuit. La responsabilité du capitaine commence dès que les marchandises sont hissées à bord pour être arrimées, et elles sont présumées avoir été remises en bon état de conditionnement, si le capitaine ne prouve le contraire.

La quantité de marchandises embarquées étant attestée par le connaissement, signé du capitaine, celui-ci est tenu

de délivrer cette quantité à moins qu'il n'ait signé le connaissement sous réserves, notamment avec la mention : poids et contenu inconnus. Si le déficit n'était qu'apparent, par exemple s'il y avait une erreur dans les énonciations portées au connaissement, il y aurait simplement lieu à une rectification. Le capitaine qui aurait pris la mer sans avoir eu le temps de signer le connaissement, ne répondrait pas du déficit dans le poids, si, outre cette circonstance, il n'avait pas assisté au pesage (Mars., 28 nov. 1855).

Il importe de tenir compte du déchet naturel ou différence du brut au net ; ce déchet est ordinairement évalué à 2 p. 100; il est quelquefois de 3 pour 100 pour les grains.

Le capitaine doit compte du manquant d'après le prix de la marchandise au lieu de destination et au jour de l'arrivée (Havre, 25 fév. 1837; et Mars., 5 juin 1846).

Le second qui aurait remplacé le capitaine dans les opérations de chargement et de déchargement serait responsable envers le capitaine, sans que celui-ci cessât de l'être envers les chargeurs.

Si, au lieu de déchargement, le consignataire ne se fait pas connaître, le capitaine doit requérir la nomination d'un tiers consignataire, et il doit le faire dans le temps ordinaire des staries; ainsi il ne pourrait réclamer de surestaries par suite du retard du consignataire (Mars., 31 janv. 1856).

Aux termes de l'art. 229 du Code de commerce, « le capitaine répond également de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau, sans le consentement par écrit du chargeur. — Cette disposition n'est point applicable au petit cabotage. »

Cependant le patron naviguant au petit cabotage ne

pourrait charger sur le tillac, si le connaissement portait la clause « sous franc tillac. »

Le chargement sur le tillac, contrairement à la loi ou à la convention, rend le capitaine responsable du jet à la mer. Cependant, d'après les usages du Havre, les marchandises dangereuses et qui exposent le navire à l'incendie, sont chargées sur le pont et non dans la cale (Havre, 20 mai 1854).

La jurisprudence s'est partagée sur le point de savoir si le capitaine pouvait, sans l'autorisation spéciale du chargeur, loger dans la dunette des marchandises susceptibles d'être avariées par l'eau de mer (pour l'affirmative : Havre, 30 janv. 1860; *contrà :* 8 janv. 1855 et 13 fév. 1856). Il est plus douteux que les marchandises puissent être placées dans le roufle.

Notons ici un usage admis à Nantes : bien qu'un navire soit en rade à Saint-Nazaire, il peut recevoir ses expéditions de Nantes, et les connaissements peuvent être signés de cette place. Mais, pour décharger le capitaine de toute responsabilité à raison du transport des marchandises par gabares, de Nantes à Saint-Nazaire, l'affréteur signe ordinairement un acte appelé *garantie de rivière.*

Nous traiterons, sous les deux numéros suivants, de la responsabilité du capitaine, vis-à-vis des chargeurs, pour défaut d'arrimage des marchandises, et de sa responsabilité, à raison de l'abordage fautif, tant vis-à-vis des armateurs que vis-à-vis des chargeurs.

3° *De la responsabilité du capitaine quant à l'arrimage.* — L'arrimage est la disposition convenable, dans l'intérieur du navire, des marchandises composant la cargaison. Le capitaine doit surveiller cette opération par lui-même ou par ses préposés, et il répond des mauvaises

dispositions prises à cet effet; il en répond même si l'affréteur prend les frais d'arrimage à son compte et qu'il fournisse les arrimeurs; il lui est toujours permis de refuser un mauvais arrimage; et s'il l'accepte sans réserve, il reste responsable vis-à-vis de l'affréteur. Le capitaine qui veut être à l'abri de toute responsabilité pour fait d'arrimage, fait dresser à l'arrivée du navire par l'officier du port un procès-verbal de bon arrimage; ce procès-verbal le dispense de fournir d'autres preuves des bonnes conditions du chargement. Le procès-verbal est valablement fait, sans que le réceptionnaire des marchandises ait été appelé. Mais le capitaine doit appeler le réceptionnaire au désarrimage, s'il suppose que des avaries se soient produites, et il serait en faute de ne pas le faire.

Le capitaine qui n'aurait pas fait ainsi constater le bon arrimage ferait sans doute naître une présomption contre lui; mais cette présomption s'évanouirait devant le fait que la force majeure dûment prouvée aurait été la cause directe de l'avarie. Le rapport de mer peut aussi constater à la charge du capitaine que l'arrimage a été dérangé et les marchandises confondues par l'effet de la tempête qui a fatigué le navire.

L'arrimage doit donc être fait de telle sorte que les marchandises susceptibles de se détériorer par le contact, soient placées dans des parties différentes du navire. Il doit aussi avoir lieu dans de telles conditions qu'il n'y ait pas de vides, et que le navire reçoive son plein et entier chargement, à moins que ces vides destinés à la circulation de l'air, ne servent à la conservation de certaines marchandises. Enfin il ne faut pas que les caisses ou ballots supportent un poids plus lourd que ne le permet leur état de solidité.

La franchise de coulage n'exonère pas le capitaine

contre lequel s'élèverait une présomption de mauvais arrimage (Mars., 10 nov. 1862).

Les frais d'arrimage sont à la charge du fréteur et non de l'affréteur; celui-ci n'est tenu que de transporter les marchandises jusqu'au navire, et de les mettre à la disposition du capitaine. Mais cette règle souffre exception, lorsque le navire est loué en totalité par un affréteur qui le sous-loue par parties : l'affréteur supporte alors les frais d'arrimage (Havre, 27 mars 1867).

Le capitaine devant surveiller l'arrimage, les frais de remaniement et de relâche qui seraient rendus nécessaires par suite d'un mauvais arrimage primitif, sont supportés par le capitaine, lors même que l'arrimeur serait préposé et payé par l'affréteur (Mars., 8 mai 1861).

Lorsque, par suite d'avaries, le réarrimage dans un port de relâche devient nécessaire, les frais de cette opération sont admis en avarie commune.

Il peut arriver que les avaries proviennent en partie de fortune de mer et en partie d'un vice d'arrimage, il y a lieu, dans ce cas, de mettre à la charge du capitaine l'évaluation par expert de l'avarie attribuée au vice d'arrimage. On décide de même pour les manquants.

Il faut se garder de confondre le vice d'arrimage avec le vice d'emballage ou d'empaquetage, qui est le fait personnel du chargeur.

Le capitaine qui a lieu de craindre que la cargaison ne soit avariée, agit prudemment en présentant requête au tribunal, afin qu'il soit nommé un expert arrimeur pour procéder à la vérification.

4° *De la responsabilité du capitaine en cas d'abordage.* — Il est de principe, avons-nous vu plus haut, que la responsabilité du capitaine cesse par la preuve d'un fait de

force majeure, mais qu'il lui appartient de prouver ce fait. En matière d'abordage, la présomption de faute ne peut être admise soit contre le capitaine abordant, soit contre le capitaine abordé : il appartient au juge de déterminer si l'abordage a eu lieu par la faute de l'un des deux ; s'il est le fait de tous deux et quelle est la part de responsabilité de chacun ; s'il y a impossibilité, la faute étant constante, de déterminer à qui des deux incombe la responsabilité ; ou enfin si l'abordage résulte d'un fait de force majeure.

Bien que le cas fortuit se présume, s'il y a abordage, la présomption de faute peut être établie contre l'un ou l'autre capitaine à raison de certains faits qu'il devait prévenir, en se conformant soit aux règlements, soit aux devoirs que commande la prudence, si l'inobservation de ces devoirs ou de ces règlements explique le sinistre et en paraît la cause. L'examen des circonstances d'où naît ainsi la présomption de faute appartient au juge.

On a posé la question de savoir si le vice propre du navire abordeur devait être assimilé à la faute du capitaine. Ainsi un navire remorqué pour être réparé abordant un autre navire, sans qu'il y ait faute imputable soit à celui-ci, soit au remorqueur, décidera-t-on que le capitaine du navire remorqué est responsable ? L'affirmative a été jugée, attendu que le vice de construction ne peut constituer un cas fortuit (Nantes, 2 avril 1864).

La présence d'un pilote à bord n'exonère pas le capitaine, ainsi que nous l'avons déjà vu ; car le pilote est subordonné au capitaine, et, d'un autre côté, sa présence n'affranchit pas le capitaine du devoir de surveillance. Mais lorsqu'il y a faute du pilote, le capitaine a contre lui une action récursoire.

Examinons le cas où il y a faute tant de la part du capitaine abordeur que de celle du capitaine abordé. Les deux

capitaines collectivement en faute sont alors solidairement responsables. Mais la part de responsabilité de chacun peut être différente, si la faute de l'un est beaucoup plus grave que celle de l'autre, et que les fausses manœuvres des deux navires aient été à la fois la cause principale et déterminante du sinistre. Ainsi un capitaine peut avoir à supporter les trois quarts des réparations, l'autre quart restant à la charge de l'autre.

Mais s'il est prouvé que les fausses manœuvres de l'un d'eux soient la cause directe et principale de l'abordage, le capitaine abordeur ne peut faire partager, même partiellement, la responsabilité qui lui incombe par le capitaine abordé, en soutenant que celui-ci aurait pu, par telle ou telle manœuvre rapide, esquiver le choc (Havre, 4 avril 1860). La jurisprudence a en effet admis que la possibilité où se serait trouvé le capitaine abordé, de prévenir les conséquences d'une faute dont il n'était pas l'auteur, ne saurait constituer une faute réciproque (Aix, 18 fév. 1859; Cass., 7 juillet 1835).

Lorsque l'abordage est purement fortuit, on se trouve dans l'un des cas prévus par l'art. 407 § 3 : « S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert. »

Néanmoins il faut bien distinguer l'abordage purement fortuit de celui qui a eu lieu par la faute de l'un et de l'autre capitaine, ou de l'un d'eux seulement, sans qu'il soit possible de prouver lequel est en faute, bien que l'abordage ait évidemment un caractère fautif et qu'il n'y ait pas doute sur la faute.

Si la faute est partagée par les deux capitaines, il ne nous semble pas que l'art. 407 soit applicable : chacun

d'eux doit, selon nous, supporter ses avaries propres, lors même que l'un des navires aurait beaucoup plus souffert que l'autre (Havre, 22 mai 1863). Mais on cite plusieurs jugements qui ont appliqué au contraire l'art. 407 (Mars., 21 juill. 1858; Havre, 12 fév. 1859; et Rouen, 20 mai 1859).

Dans l'impossibilité de déterminer avec certitude quel est celui des deux capitaines qui a causé l'abordage, il y a lieu d'assimiler ce cas à celui où il y a doute sur la cause même de l'abordage, et par suite d'appliquer l'art. 407.

Lorsque la réparation du dommage doit être faite en commun, on fait masse des dommages soufferts par les deux navires pour les partager également entre eux; et l'on ajoute aux dommages matériels les autres indemnités dues pour la réparation des préjudices qui ont été la conséquence immédiate et directe du sinistre, notamment : l'indemnité due pour chômage dans les réparations, les frais de nourriture de l'équipage pendant la relâche, les frais de retard estimés à 50 centimes par tonneau et par jour, les surestaries pendant les réparations, les frais et primes d'emprunt à la grosse pour subvenir aux réparations et continuer le voyage, les frais de sauvetage, la perte de fret, l'évaluation de la moins-value du navire à la suite de l'ébranlement causé par la collision, les frais de remorque pour conduire le navire avarié au port de relâche, et généralement tous les dommages résultant de l'abordage, entre autres les intérêts de droit, les frais d'expertise et d'enquête et autres dépens.

Ces indemnités entrent également dans l'estimation du dommage causé par le navire abordeur au navire abordé.

Remarquons que, dans l'évaluation de l'indemnité due pour les réparations, il n'y a pas lieu de tenir compte de

la différence du neuf au vieux, ainsi qu'il est réglé en matière d'assurances. En effet, l'abordage donnant lieu à réparations est un fait quasi-délictueux dont l'entier dédommagement est dû; tandis que les réparations supportées par l'assureur ne sont causées par aucun fait qui lui soit personnel, et qu'il est de principe que l'assuré ne doit pas tirer un bénéfice du sinistre attribué à la fortune de mer (Cass., 3 fév. 1864).

5° *Du recours des chargeurs contre le capitaine responsable.* — Le capitaine et les propriétaires du navire, ses mandants, contribuent seuls à la réparation du dommage causé par l'abordage; les chargeurs n'y contribuent point et exercent même un recours contre le navire par la faute duquel la collision a eu lieu, ou contre les deux navires, solidairement, si la responsabilité est partagée. Mais l'action des chargeurs n'est recevable que contre le capitaine fautif, et c'est à eux qu'il appartient de prouver la faute commise à leur préjudice. En raison de ce principe, ils ne peuvent invoquer la disposition de l'art. 407 qui, dans le doute sur la cause du sinistre, en met la réparation à la charge commune des deux navires. Cette disposition peut se justifier, pour les armateurs, par l'intérêt de la navigation; mais les chargeurs ne peuvent demander de réparation qu'à la condition de prouver que c'est la faute d'autrui qui leur a causé le préjudice. Pour justifier cette différence, on tire encore un argument de ce que les marchandises ne contribuent pas à réparer le dommage causé par l'abordage; tandis que le navire en est tenu (Paris, 15 fév. 1861; Caen, 24 nov. 1862). Les chargeurs n'ont donc aucun recours contre les capitaines, lorsqu'il y a doute sur la cause du sinistre, et le dommage souffert par la cargaison est une avarie particulière.

Si un tribunal correctionnel a prononcé contre le capitaine abordeur une condamnation pour homicide par imprudence, les chargeurs peuvent-ils prétendre que la faute du capitaine est ainsi prouvée, et qu'il y a chose jugée à leur égard? Il est généralement admis que le jugement au criminel n'exerce aucune influence sur l'action civile (Aix, 19 nov. 1852).

Il résulte des principes généraux que l'armateur est tenu solidairement avec le capitaine de la réparation du dommage causé aux chargeurs. Aucune indemnité n'est due aux chargeurs à raison du retard, si ce retard n'a pas causé aux marchandises une détérioration matérielle (Havre, 25 juin 1866).

Le capitaine abordé a encore certaines obligations à remplir dans l'intérêt du chargeur, et cela sous sa responsabilité personnelle. Ainsi c'est à lui qu'il appartient, comme mandataire du chargeur, d'agir contre le capitaine par la faute duquel la cargaison du navire abordé a pu être endommagée. Le capitaine abordé qui ne ferait pas les protestations exigées par la loi et qui n'agirait pas dans le délai légal, répondrait du tort que cette déchéance causerait au chargeur. Mais il peut se décharger de la responsabilité, en ce qui touche l'action, en appelant les chargeurs en cause dans le mois de la protestation, et en les mettant ainsi à même de défendre leurs intérêts.

Peut-on exiger que le destinataire d'une marchandise chargée sur un navire qui a été abordé fasse lui-même, contre le capitaine de ce navire, une protestation dans les formes de l'art. 435? La négative a été jugée (Nantes, 6 avril 1864; Cass., 8 mars, 10 avril et 1er mai 1865).

Cependant le chargeur qui intenterait une action contre le capitaine abordeur, serait non recevable s'il n'agissait

pas dans les délais de l'art. 436 (Mars., 8 mai 1861).

De ce principe que le capitaine est le mandataire des chargeurs pour la cargaison, de même qu'il est celui des armateurs pour le navire, il suit qu'il peut, pour la conservation des marchandises ou le succès de l'expédition, consentir certains engagements qui grèvent les marchandises, mais sans excéder leur valeur; car le chargeur peut toujours par l'abandon se libérer de cette sorte d'engagements.

Le consignataire de marchandises serait sans action contre le capitaine responsable si, avant d'avoir rempli les formalités des art. 435 et 436 dans le cas où elles lui sont prescrites, et si, avant d'avoir fait procéder à une expertise contradictoire, il faisait vendre, même en invoquant l'urgence, les marchandises avariées (Nantes, 28 juill. 1859).

6° *De l'action de l'armateur ou des assureurs subrogés à l'armateur contre le capitaine responsable.* — Lorsque le capitaine a encouru, par sa faute, une responsabilité personnelle, l'armateur peut intervenir dans l'instance en réparation d'avaries, pour se couvrir, par la garantie contre le capitaine, des condamnations qui peuvent l'atteindre. Mais cette garantie est refusée à l'armateur, si la faute du capitaine reste douteuse, lors même que le doute donnerait lieu, entre un navire abordeur et un navire abordé, à la réparation en commun des avaries. Il a même été jugé que la garantie était refusée à l'armateur, si l'abordage n'était pas le résultat d'une faute lourde du capitaine, et qu'en tout cas, le jugement rendu contre le capitaine au profit du navire abordé n'avait pas l'autorité de la chose jugée entre le capitaine et son armateur (Mars., 29 juin 1864).

Les assureurs qui ont remboursé l'armateur sont su-

brogés dans tous ses droits contre le capitaine en faute, lorsqu'ils ont assuré contre la baraterie de patron.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique. — Roumanie, avec cette seule différence que le capitaine adresse son rapport de mer à l'autorité du port étranger où il aborde, la Roumanie n'ayant d'agent consulaire qu'à Constantinople. — **Grèce et Iles Ioniennes. — Haïti.** — Dans ces divers pays, on suit la loi française.

Italie. — Les art. 318 à 342 du Code italien reproduisent la loi française, et n'y ajoutent qu'un petit nombre de dispositions consacrant la jurisprudence adoptée en France.

Le capitaine doit, avant de faire voile, vérifier si le navire est bien lesté et chargé, s'il est bien pourvu de cordages, ancres, agrès et autres objets nécessaires pour la navigation (art. 322). L'art. 80 du Code de la marine marchande lui prescrit, en outre, de faire vérifier l'arrimage. — L'art. 324 ajoute à la disposition de l'art. 227 du Code de commerce français : Quand le capitaine aborde dans un port ou entre dans un havre, canal ou rivière dans lequel ni lui ni aucun de ses hommes d'équipage n'est déjà entré, il doit recourir à un pilote.

Espagne. — Les droits et devoirs du capitaine sont tracés dans les art. 634 à 686 de Code de commerce espagnol.

Le capitaine n'a pas exclusivement le choix des gens de l'équipage : il les propose à l'armateur, mais celui-ci ne peut lui imposer une personne dont il ne reconnaîtrait pas l'aptitude. — Le capitaine fait les affrétements, souscrit tous engagements et fait toutes dépenses d'agréement, d'armement et d'avitaillement. Mais il ne peut faire procéder au radoub du navire ou à des réparations, au lieu du domicile des propriétaires, sans leur consentement. Dans les ports de relâche, s'il ne peut s'adresser à l'armateur ou à son correspondant pour obtenir les fonds qui lui sont nécessaires, il requiert du tribunal l'autorisation d'emprunter ; en pays étranger, il adresse cette demande au consul, et, à défaut, à l'autorité étrangère compétente. S'il est dans l'impossibilité d'emprunter, il peut se faire autoriser à vendre partie de

la cargaison. Mais il lui est interdit d'emprunter à la grosse sur le chargement ; un tel contrat serait nul. — Sur le refus des propriétaires qui auraient consenti à l'affrétement de contribuer aux frais de l'expédition, le capitaine peut les y contraindre par une sommation.

Le capitaine est tenu d'avoir à bord un livre de chargement, un livre de comptes et un journal de navigation.

Le Code espagnol ne prescrit pas la visite avant le départ du bâtiment ; mais le capitaine, un autre officier et deux maîtres charpentiers et calfats doivent vérifier son état et consigner cette vérification dans un procès-verbal.

La présence du capitaine à bord, à l'entrée des ports, havres et rivières, est exigée comme en droit français ; il ne peut s'absenter pendant le voyage ni découcher à moins que ses fonctions mêmes ne l'exigent. — En cas de relâche forcée, il doit faire un rapport devant le consul, suivant les mêmes formes qu'en droit français ; dans les ports espagnols, il adresse son rapport au capitaine du port. La vérification du rapport, l'interrogatoire des gens de l'équipage et des passagers ont lieu comme dans notre droit.

Si les vivres manquent pendant le voyage, le capitaine peut ordonner à ceux qui ont des provisions particulières de les mettre en commun.

Le capitaine ne peut faire de chargement pour son compte, sans la permission de l'armateur ou si son engagement ne l'y autorise ; il ne peut pas non plus faire de convention particulière à son profit avec les chargeurs. Si, naviguant à frais communs, il fait le commerce pour son propre compte, ses marchandises sont confisquées au profit de ses coïntéressés. — Si, au mépris de son engagement, il refuse, sans motif légitime, d'achever le voyage pour lequel il est engagé, il est passible de dommages-intérêts envers les propriétaires et les affréteurs, et est déchu du droit de commander un autre navire. S'il se fait remplacer, sans y être autorisé de l'armateur, il est également tenu de dommages-intérêts et répond de la gestion de son remplaçant. — Son obligation de rendre des comptes aux propriétaires du navire, pendant le voyage, est réglée comme en droit français. Il lui est en outre prescrit d'informer l'armateur de son arrivée au port de destination.

L'abandon du navire, en cas de naufrage, est également réglé suivant les principes de notre droit et dans les mêmes formes.

Il n'est pas permis au capitaine de charger des marchandises sur le pont, s'il n'y est autorisé de tous les chargeurs, de l'armateur et des officiers du navire; l'opposition d'un seul suffit. — Il ne peut charger plus de marchandises que n'en comporte le tonnage du navire, à peine de dommages-intérêts envers les affréteurs.

Lorsque le navire a subi des avaries, il en fait la déclaration, dans les 24 heures de son arrivée au port de relâche, et la renouvelle au port de destination ; il doit requérir l'expertise des avaries, avant l'ouverture des écoutilles pour le déchargement.

En l'absence du consignataire, ou s'il est inconnu, le capitaine présente requête au tribunal pour faire désigner un tiers consignataire. Il tient un compte exact des marchandises dont il fait délivrance, et indique leurs marques et numéros, leur quantité, poids et mesures; ces mentions sont portées au livre des chargements.

Le capitaine répond non-seulement de son dol, mais encore de son impéritie ou de sa négligence. — En cas de déroutement, il est responsable, quel qu'en soit le motif, s'il n'a pas fait approuver le changement de route par les principaux de l'équipage, assistés des chargeurs ou subrécargues présents à bord. — Il est encore responsable civilement des vols commis par les gens de l'équipage, sauf son recours contre les coupables; il répond aussi des dommages provenant de la mutinerie, des désordres, et même des fautes et infractions des gens de l'équipage, à moins qu'il ne prouve qu'il a usé de toute son autorité pour les prévenir. Généralement l'inobservation des devoirs que lui impose la loi, à raison de ses fonctions, engage sa responsabilité personnelle. Sa responsabilité ne cesse qu'en cas de force majeure, et c'est à lui qu'il appartient d'en faire la preuve. — A l'égard des chargeurs, il répond des marchandises du moment où elles lui sont amenées pour être embarquées jusqu'au moment du déchargement à terre. — Sa responsabilité est encore engagée envers l'armateur et les chargeurs, si par faute, négligence ou impéritie, il fait relâche, sans motif légitime, dans un port autre que celui de sa destination. — Mais

hors le cas de faute ou d'imprudence, le capitaine n'est pas tenu personnellement des engagements qu'il prend à raison du navire, s'il n'a déclaré contracter une obligation personnelle.

En cas d'abordage, le capitaine répond du dommage, s'il y a faute de sa part. Si l'abordage est dû à une cause fortuite ou douteuse, le dommage éprouvé par le navire abordé constitue une avarie particulière (art. 935).

Portugal. — Le Code de commerce portugais reproduit les dispositions du droit français, concernant l'obligation pour le capitaine de faire visiter son navire avant le départ, les conditions dans lesquelles il lui est permis d'abandonner son navire naufragé, le droit qui lui appartient de sommer les propriétaires du navire de contribuer aux frais de l'expédition, et de se faire autoriser au besoin par justice à emprunter à cet effet.

En règle générale, et conformément au droit hollandais, le capitaine doit, dans tout événement important en cours de voyage, ne prendre parti qu'après avoir consulté les principaux de l'équipage, et même les propriétaires du navire, les chargeurs ou leurs fondés de pouvoirs, s'ils sont présents à bord.—Le devoir du capitaine de consulter les propriétaires du navire ou leurs fondés de pouvoirs, relativement aux réparations ou aux dépenses nécessaires, lorsqu'il se trouve au lieu de leur demeure, est réglé conformément à l'art. 232 du Code français.

Le capitaine doit tenir un livre de chargement, un livre de comptes et un journal de navigation, relatant, jour par jour, les événements du voyage ; il doit aussi avoir à bord : l'acte de propriété du navire, le passe-port, le rôle d'équipage, les connaissements et affrétements, les reçus des frais de port, de pilotage et de tous autres paiements, et enfin un exemplaire du Code de commerce.

Le capitaine choisit les gens de l'équipage ; mais il ne peut les congédier, pendant le voyage, sans motif légitime. — Il est tenu de se trouver en personne à bord de son navire depuis le commencement du voyage jusqu'au jour de son arrivée dans un lieu sûr ou à bon port. — Il est personnellement responsable envers les propriétaires et les chargeurs, s'il refuse, sans motif légitime, d'entreprendre ou de continuer le voyage pour lequel il est en-

gagé. En cas de maladie ou d'impossibilité de force majeure de conserver le commandement, il le remet au second, s'il remplit les conditions d'aptitude nécessaires, ou pourvoit autrement à son remplacement. Si l'armateur ou les propriétaires sont présents, son remplacement ne peut s'effectuer qu'avec leur assentiment. — La défense qui lui est faite de faire un chargement pour son propre compte, se règle comme en droit français. — Il ne peut, à peine de dommages-intérêts envers les propriétaires du navire et les affréteurs, aborder dans un autre port que celui de destination, à moins que la relâche ait lieu par force majeure, et non par sa faute, sa négligence ou son impéritie. En cas de blocus du port de destination, il se rend dans le port le plus proche de la même puissance où il lui est permis d'aborder. — Il doit employer un pilote partout où la loi, l'usage ou la prudence l'exigent. — Si les victuailles viennent à manquer, le capitaine peut ordonner la mise en commun des vivres, suivant la même forme qu'en droit français. — C'est aussi dans les formes consacrées par notre législation que le capitaine doit faire son rapport à son arrivée au port de destination ou dans un port de relâche. Quel que soit le lieu où le capitaine ait fait et présenté son rapport, il doit se faire restituer son journal de bord par l'autorité qui l'a reçu ; il est aussi tenu de communiquer ce journal à toute réquisition des parties intéressées, et de leur en laisser prendre des copies ou des extraits.

Pendant le voyage, le capitaine doit profiter de toutes les occasions possibles pour faire parvenir de ses nouvelles à l'armateur, et l'informer de l'état du navire. En cas de prise, arrêt ou saisie du navire, il en informe sans retard tant l'armateur ou les propriétaires du navire que les affréteurs ; et, en attendant des instructions, il prend toutes mesures pour la conservation du navire et du chargement. A la fin de chaque voyage, il rend compte de sa gestion du navire et du chargement à l'armateur ou aux propriétaires du navire ; il joint à ses comptes, contre un reçu, les journaux, livres et toutes pièces et documents à l'appui.

La responsabilité du capitaine, à l'égard du chargement, commence du moment où les marchandises ont été transportées à son bord, et finit au lieu du débarquement et après qu'il a été

effectué ; cette responsabilité peut être étendue ou limitée par la convention. — Le capitaine répond de la mauvaise condition de l'équipement ainsi que des vices d'arrimage. — Il est tenu de donner ou de faire donner par le second des reçus pour toutes les marchandises chargées, avec indication de la quantité, des marques et numéros, afin d'être échangés contre les connaissements. Il a le droit d'exiger qu'avant le déchargement, les marchandises soient comptées, mesurées ou pesées à bord du navire, dans tous les cas où il est responsable de leur nombre, poids et mesure. — Si le contraire n'est mentionné, les marchandises sont censées chargées en bon état d'emballage. — La défense de charger sur le tillac est formulée comme en droit français (art. 1361 à 1418 du Code de comm. portugais).

La responsabilité personnelle du capitaine, en cas de fraude, faute, négligence ou impéritie se règle suivant les principes généraux du droit français ; il en est de même de sa responsabilité à raison des engagements qu'il prend dans l'intérêt du navire ou de l'expédition, ainsi que des conditions dans lesquelles il peut procéder à la vente du navire, après déclaration d'innavigabilité. Enfin la responsabilité du capitaine, en cas d'abordage, est déterminée suivant ce principe que les dommages résultant de l'abordage fortuit ou dont la cause est restée douteuse, sont répartis comme avaries communes entre chaque navire et chaque chargement, sans qu'il soit fait masse des dommages pour en opérer la répartition, comme le prescrit l'art. 407 de notre Code français.

Le Code portugais contient, dans les art. 1571 à 1585, les dispositions suivantes, en matière d'abordage :

Si un navire chassant sur ses ancres est jeté sur les câbles d'un autre navire ancré près de lui, et que le navire abordé se trouve ainsi détaché de ses ancres, le navire qui a été mal ancré répond des avaries qu'il a causées à l'autre navire ou à son chargement. — Le navire amarré, mais sans être confié à la garde de personne, ou mal amarré répond du dommage qu'il peut ainsi causer à d'autres navires. — Le navire qui se place mal dans un port ou qui ne reste pas au lieu qui lui a été assigné, ou qui ne garde pas la distance prescrite, répond, en cas d'abordage, des dommages qui en

résultent. — Le capitaine du navire qui n'est pas muni de balises ou de bouées à ses ancres, répond du dommage qu'il peut occasionner, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il les a perdues dans la tempête et qu'il n'a pas encore pu les remplacer. — Si un navire convenablement ancré et amarré dans le port endommage d'autres navires, sans se détacher et par l'effet de l'agitation des flots, de la tempête ou par autre force majeure, le navire abordé supporte le dommage comme avarie particulière. — Tout capitaine qui quitte un port pendant la nuit, doit, dans la soirée, prendre ses mesures pour sortir sans endommager ni heurter aucun des navires stationnés dans le port, sous peine de répondre des avaries. — Le capitaine dont le navire est engagé dans des bas-fonds et qui ne peut s'en tirer, a le droit d'exiger, en cas de péril, que le navire qui est près du sien lève ses ancres ou coupe ses câbles pour lui livrer passage, pourvu que ce navire puisse faire cette manœuvre sans risque, et à charge par le navire en péril de dédommager l'autre des avaries qu'il peut lui causer. — Lorsque deux navires se présentent en même temps, pour entrer dans un port d'un accès difficile, celui qui est le plus distant doit attendre que celui qui est le plus près soit entré; l'obstination de celui qui est le plus distant le rendrait responsable des avaries, à moins qu'il ne fût prouvé que l'autre capitaine aurait réellement causé le dommage. — Le navire qui sort d'un port doit le passage à celui qui y entre, et il doit prendre garde à celui qui le précède. Si un abordage a lieu dans ces circonstances, le dommage est attribué d'abord au navire qui sort le premier, et ensuite à celui qui sort après lui, à moins que cette présomption ne soit détruite par la preuve contraire. — La navire qui file à pleines voiles est responsable, en cas d'abordage, envers celui qui, étant en cap, ne peut se détourner. Cette impossibilité est déterminée par une expertise, après enquête contradictoire avec le capitaine du navire abordeur ; si celui-ci est reconnu coupable, sa responsabilité est déterminée suivant les distinctions suivantes : Le navire qui endommage par abordage un autre navire ancré ou amarré, sans que le choc ait lieu par la faute du capitaine ou des gens de son équipage, paie la moitié du dommage qu'il a ainsi causé au navire ancré ou amarré et à son chargement; mais le navire

abordé ne répond aucunement des dommages éprouvés par le navire abordeur ou par son chargement. Ce dommage est réparti comme avarie commune entre le navire abordeur et son chargement. L'indemnité ne serait pas due par le navire abordeur, si le capitaine du navire amarré avait pu éviter le choc ou atténuer le dommage, en manœuvrant ou en levant son ancre sans courir de danger; s'il est ainsi en faute, le capitaine du navire abordeur a même le droit de réclamer contre lui des dommages-intérêts. — Si, après l'abordage, un navire périt en se rendant dans un port pour être réparé, la perte est présumée due à l'abordage. — Dans tous les cas où, d'après les dispositions qui précèdent, la responsabilité du dommage est encourue pour faute, négligence ou impéritie, le capitaine n'est pas déchargé de la responsabilité par ce fait que le navire était conduit par un pilote; mais il a une action à exercer contre le pilote qui était à bord, ou contre l'administration du pilotage, comme civilement responsable.

Le Code portugais contient aussi, dans ses art. 1610 à 1620, une série de dispositions sur la relâche forcée.

Les justes causes de relâche dans un port autre que celui de destination, sont : le manque de vivres, la crainte justifiée des ennemis ou des pirates, l'état d'innavigabilité du navire par suite d'avaries. — La déviation par l'un de ces motifs n'est légitime que quand la décision a été prise, à la majorité des voix, par les principaux de l'équipage; la voix du capitaine est prépondérante.

L'acte de délibération est inscrit sur le registre du navire et signé de tous ceux qui ont exprimé leur avis. Les chargeurs, s'ils sont présents, ont voix délibérative, mais non consultative. — Les frais de relâche forcée sont au compte de l'armateur et des chargeurs. Mais l'armateur et le capitaine répondent seuls et solidairement des dommages qui sont la suite d'une relâche non légitime; ils ne sont tenus toutefois que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret. — La relâche n'est légitime qu'autant qu'il n'y a ni dol, ni négligence ou impéritie du capitaine ou de l'armateur. Elle n'est pas légitime, lorsque le défaut de vivres, l'état d'innavigabilité du navire, ou lorsque le risque à redouter des ennemis ou des pirates n'est ni certain ni fondé sur des faits positifs et justifiables. — Le déchargement des marchandises ne

peut être fait dans le port de relâche qu'en cas de réparations urgentes et nécessaires ou s'il y a crainte d'avaries pour le chargement, et seulement avec l'autorisation du tribunal de commerce ou du consul. — Le capitaine reste tenu de la garde et de la conservation des marchandises déchargées, sauf le cas de force majeure. — Les objets avariés sont remis en état ou vendus, selon les circonstances, avec l'autorisation du juge ou du consul. Le capitaine doit faire la preuve, vis-à-vis du chargeur, de la légitimité de la vente, sous peine d'être tenu d'en rembourser le prix, qui est évalué au cours des mêmes marchandises au lieu de distination, après expertise. — Dès que les causes qui ont amené la relâche forcée ont cessé, le capitaine ne peut différer de continuer le voyage; il répond du préjudice occasionné par tout retard volontaire. — Si la relâche a eu lieu par la crainte des ennemis ou des pirates, la sortie du navire sera délibérée en conseil d'officiers avec l'assistance des intéressés au chargement.

Pays-Bas. — Le capitaine compose l'équipage, de concert avec les propriétaires du navire, s'il se trouve au lieu de leur demeure; il ne lui est pas permis, pendant le voyage, de congédier, sans motif légitime, les officiers ou gens de l'équipage. Son obligation de continuer le voyage commencé se règle comme en droit français. La maladie de quelques-uns des officiers ou gens de l'équipage ne doit pas interrompre son voyage; mais il pourvoit sans retard à leur remplacement. S'il tombait lui-même malade, au moment du départ, il se ferait substituer par le second, si celui-ci remplissait les conditions nécessaires; et au cas où il se trouverait au lieu de la demeure de l'armateur ou des propriétaires du navire, la substitution ne se ferait qu'avec leur consentement.

Le capitaine doit faire procéder à la visite avant de prendre charge. — La loi lui permet, avant son départ d'un port étranger et lorsqu'il prend un chargement, de faire assurer les marchandises chargées pour le compte de l'armateur ou des propriétaires du navire, ainsi que les sommes qu'il a pu débourser pour le compte du navire; mais il doit en informer sans retard les intéressés, en leur adressant ses comptes.

Il est tenu d'avoir à son bord : l'acte de propriété du navire, la lettre de mer, le passe-port turc, si le but du voyage l'exige, le rôle de l'équipage, l'état du chargement, les connaissements et chartes-parties, un exemplaire du Code de commerce. — Il est obligé de tenir un registre contenant la marche du navire jour par jour, et tous les événements et accidents qui peuvent survenir au navire ou à la cargaison, ainsi que toutes les résolutions prises par le conseil du bord; ce journal est signé du capitaine et du second. — Depuis le commencement du voyage jusqu'à son arrivée en rade sûre ou à bon port, il est tenu d'être en personne à bord de son navire. Il doit employer les pilotes, lorsque les règlements l'y obligent ou que la prudence le lui conseille. — L'abandon du navire, en cas de naufrage, est réglé conformément aux dispositions de l'art. 241 du Code français. — Dans tout événement important, et lorsqu'il s'agit de prendre une résolution grave, le capitaine doit consulter les officiers et principaux de l'équipage. Si la navigation cesse d'être libre, le capitaine est tenu d'aborder au premier port neutre, jusqu'à ce que la mer soit redevenue libre, ou qu'il puisse partir sous convoi, ou enfin qu'il ait reçu des instructions tant de l'armateur ou des propriétaires du navire que des affréteurs. — En cas de simple blocus, il doit, à moins d'ordres contraires, aborder au premier port de la même puissance où il lui est permis de se rendre, et donner avis de l'empêchement aux intéressés sur le navire et sur la cargaison; il doit procéder de même, en cas de prise, arrêt ou saisie du navire, et prendre, en attendant des instructions, toutes mesures urgentes pour la conservation du navire et de la cargaison. — Si les victuailles viennent à manquer, les provisions particulières sont mises en commun, sur l'ordre du capitaine et conformément à l'avis des principaux de l'équipage.

Sur le refus des propriétaires du navire de contribuer, avant le départ, aux frais de l'armement et de l'expédition ou aux frais de réparations, le capitaine procède contre eux de la manière réglée par les art. 232 et 233 du Code français. Quant aux frais de réparations ou aux dépenses devenues nécessaires en cours de voyage, l'art. 372 du Code hollandais reproduit l'art. 234 de notre Code; l'art. 373 ajoute, au cas de vente de marchandises pour

subvenir à ces dépenses : A l'arrivée au port de destination, il est tenu compte des marchandises ainsi vendues, d'après le cours des marchandises de même nature et qualité, dans le port de la destination, à l'époque de cette arrivée. Si ce cours est inférieur au prix de la vente, le bénéfice appartient au propriétaire des marchandises. Si le navire ne peut arriver au port de destination, il est tenu compte du prix auquel les marchandises ont été vendues. — La vente du navire par le capitaine, sans un pouvoir spécial des propriétaires, est nulle, à l'exception du cas de déclaration d'innavigabilité.

L'interdiction pour le capitaine de charger des marchandises pour son compte, sans le consentement exprès de l'armateur ou des propriétaires, existe comme en droit français ; si le navire est affrété en totalité, il a besoin du consentement de l'affréteur. L'art. 353 du Code hollandais reproduit encore les dispositions des art. 239 et 240 du Code français, pour le cas où le capitaine navigue à profit commun sur le chargement.

Le devoir du capitaine de présenter un rapport aux autorités compétentes, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, et en cas de relâche forcée ou d'avaries, au premier port où il aborde, est réglé comme en droit français; les formes du rapport sont aussi les mêmes; l'art. 381 ajoute : en quelque lieu que le rapport soit fait, le capitaine est tenu, en le déposant, de faire viser son journal par l'autorité qui reçoit le rapport; il est obligé de représenter ce journal à toute réquisition des intéressés, et de leur en laisser prendre copies ou extraits.

Pendant le voyage, le capitaine doit profiter de toutes les occasions pour informer l'armateur ou les propriétaires de l'état du navire ou des circonstances de l'expédition. Il doit en outre leur rendre des comptes, à son départ de chaque port, de la même manière qu'il est prescrit par l'art. 235 du Code français. A la fin du voyage, il rend un compte général de sa gestion à l'armateur ou aux propriétaires, en ce qui concerne le navire et la cargaison, et leur remet tous ses livres et pièces à l'appui. L'armateur est tenu de régler immédiatement ce compte, et de solder le capitaine. Même s'il y a contestation sur le compte, l'armateur ne doit pas différer le paiement des loyers du capitaine, à charge

par celui-ci de fournir caution, pour le cas où il y aurait lieu à restitution. Le capitaine a un privilége sur le navire et le fret, pour le paiement de ses loyers. Mais s'il est copropriétaire du navire, et que l'expédition se solde par un passif, sa part est affectée par privilége aux dettes de la communauté.

La responsabilité du capitaine, à l'égard des chargeurs, par faute, négligence ou impéritie, soit dans l'arrimage des marchandises, soit dans la conduite du navire, est réglée conformément aux principes du droit français. Nous noterons seulement quelques dispositions particulières. Lors du chargement, le capitaine est tenu de délivrer ou de faire délivrer par le second de l'équipage, des reçus des marchandises qu'il prend à bord, en indiquant leur nombre, leurs marques et numéros; ces reçus sont échangés contre des connaissements. Si le reçu ne mentionne le contraire, il est présumé que les caisses et ballots sont en bon état. Lors du déchargement, le capitaine, s'il n'a pas reçu les marchandises sous toutes réserves quant au nombre, au poids ou à la mesure, doit exiger, sous sa responsabilité personnelle, qu'elles ne soient délivrées au consignataire qu'après avoir été comptées, mesurées et pesées.

La responsabilité du capitaine, à l'égard de l'armateur et des propriétaires du navire, est définie par la loi hollandaise suivant les principes du droit français.

Les droits et devoirs du capitaine sont tracés par les art. 341 à 393 du Code hollandais.

La responsabilité du capitaine, en cas d'abordage, est déterminée ainsi qu'il suit par les art. 534 à 538 du Code hollandais :

Si un navire hollandais en aborde un autre par la faute du capitaine ou des gens de l'équipage, le dommage entier causé au navire abordé et à son chargement doit être supporté par le capitaine qui l'aura causé. — Si l'abordage a eu lieu par la faute des deux capitaines, ou par les gens des deux équipages, chacun supportera ses dommages. — Les capitaines sont responsables envers les propriétaires des navires ou des marchandises, dans les cas prévus par cet article et le précédent, sauf leur recours contre les officiers et les gens de l'équipage, s'il y a lieu. — En cas d'abordage par un accident purement fortuit, le dommage est

supporté par celui des navires qui l'a éprouvé, à moins qu'il ne soit établi que le navire abordé était ancré ou amarré convenablement, auquel cas le navire abordeur supporte la moitié du dommage survenu soit au navire abordé, soit à son chargement; et cela sans que le navire abordé soit aucunement tenu des dommages soufferts par l'autre, le tout conformément à l'art. 540. — La disposition du précédent article est enfin applicable au cas où les deux navires n'ont pas de chargement. — Lorsque ni la faute ni l'accident fortuit ne peuvent être prouvés, et qu'ainsi il y a doute sur les causes de l'abordage, le dommage arrivé aux navires et aux chargements est réuni en une seule masse et supporté par chacun d'eux en proportion de la valeur respective des navires et de leurs chargements. — Le montant de ce que chaque navire et de ce que chaque chargement supporte dans le dommage commun, est réparti en proportion de leur valeur sur chaque navire et sur chaque chargement.

Nous reviendrons sur l'abordage au chapitre des *Risques* en matière d'assurances.

Allemagne. — Le Code général allemand, dans les articles 478 et suivants, définit le caractère de la responsabilité du capitaine, vis-à-vis de l'armateur, de l'affréteur, du consignataire, des passagers et des gens de l'équipage, et la loi allemande confirme à cet égard les principes admis en droit français. Nous notons les mêmes dispositions en ce qui concerne le devoir du capitaine de veiller à l'armement, à l'équipement et à l'avitaillement du navire, de surveiller le chargement, le déchargement et l'arrimage des marchandises, d'observer les règlements de police des ports étrangers, ceux d'octroi et de douane, de ne point charger des objets de contrebande.

Lorsque le navire est en état de partir, le capitaine doit mettre à la voile dès que le temps est favorable. Si par maladie ou tout autre cas de force majeure, il est empêché de partir, il doit en informer l'armateur sans retard, et au besoin se faire remplacer par un capitaine de son choix ; si, dans ce choix, il a commis une faute, il reste responsable des actes de son remplaçant (art. 483).

Dès le commencement du chargement et jusqu'à la fin du déchargement, le capitaine doit rester constamment à bord ; il

ne lui est permis de s'absenter en même temps que le pilote que pour les besoins du navire et dans les cas urgents; et même, dans ces cas, il doit choisir un remplaçant parmi les officiers ou les hommes de l'équipage. — Si le navire est en péril et que le capitaine prenne conseil des officiers du bord, il n'est pas lié du moins par l'avis de la majorité, et reste toujours responsable des mesures qu'il ordonne.

Tout navire doit avoir à bord un journal tenu par le pilote ou un autre homme de l'équipage, sous le contrôle du capitaine, contenant, jour par jour, tous les événements survenus pendant le voyage, et intéressant le navire ou la cargaison, ainsi que la marche du navire, les conditions atmosphériques, l'étiage des pompes, le sondage, etc. — Le journal de bord, régulièrement tenu, forme un commencement de preuve susceptible d'être confirmé par le serment ou tout autre mode de preuve, dans les circonstances où la loi n'exige pas, en outre, que le capitaine fasse un rapport de mer. Le juge apprécie souverainement le caractère d'authenticité du journal de bord. — Les lois de chaque État déterminent si le journal de bord est exigé ou non des capitaines au petit cabotage (art. 484 à 490).

Si le navire ou la cargaison subissent, par fortune de mer, une perte de mer, une perte totale ou des avaries obligeant à une relâche, le capitaine doit, avec le concours des principaux de l'équipage ou même de tout l'équipage, rédiger un rapport de mer extraordinaire sur les circonstances du sinistre. Le rapport se fait sans délai, au port de destination, ou au port de relâche forcée, s'il y a lieu à déchargement et radoub, ou enfin, au port où s'arrête le navire dans l'impossibilité d'achever le voyage. Si le capitaine a péri dans le sinistre, le principal officier, après lui, est tenu de faire le rapport. — Le capitaine doit consigner dans le rapport les mesures qu'il a prises pour prévenir ou atténuer le dommage. Le rapport est remis par lui au tribunal compétent, avec le journal de bord à l'appui; et si ce journal ne peut être représenté, on doit en énoncer le motif. Le rapport est livré à la publicité. Les intéressés au navire et à la cargison ou leurs fondés de pouvoirs peuvent assister à la réception du rapport. Le juge procède ensuite à l'interrogatoire

des gens de l'équipage et de tous autres témoins, s'il y a lieu. Le capitaine et les officiers qui ont signé le rapport, le confirment par le serment. — Le rapport fait foi jusqu'à preuve contraire (art. 491 à 494).

Le capitaine ne peut contracter d'engagements, au port d'attache, que s'il a reçu, à cet effet, des instructions de l'armateur ou s'il a agi dans les termes de son mandat légal; il peut néanmoins engager des gens de mer. — En dehors du port d'attache, le capitaine oblige l'armateur par les engagements qu'il contracte dans l'intérêt du navire ou de l'expédition ; il exerce, aux mêmes fins, les actions judiciaires tant en demandant qu'en défendant ; il peut aussi contracter des affrétements. Toutefois il ne peut emprunter, vendre à crédit, ni faire aucune autre opération de crédit, si la conservation du navire ou la continuation du voyage ne nécessitent ces mesures, et seulement jusqu'à concurrence des besoins. — La validité de l'emprunt est indépendante de l'emploi que le capitaine fait des deniers ; on ne peut davantage opposer aux prêteurs que le capitaine pouvait se procurer des fonds par des moyens moins onéreux ni que le capitaine avait des fonds à sa disposition, à moins que le prêteur, connaissant ces circonstances, ne soit de mauvaise foi. — En règle générale, l'armateur qui a limité les attributions légales du capitaine, ne peut opposer à un tiers la transgression de ses instructions qu'autant qu'il prouve qu'elles étaient connues du tiers. — Le capitaine ne peut obliger l'armateur par la souscription de lettres de change, que s'il y est autorisé par une procuration spéciale; des instructions générales ne suffisent pas pour autoriser le capitaine à engager ainsi l'armateur. — Le capitaine ne peut vendre le navire que si le tribunal du lieu en a constaté la nécessité, après l'expertise faite sous la surveillance du consul de son pays. La vente est publique. — S'il n'existe dans le lieu, ni tribunal, ni consul, ni autorité compétente pour faire l'enquête, le capitaine fait constater l'innavigabilité du navire par des experts, et au besoin par tous moyens de preuve (art. 495 à 500).

Le capitaine qui a fait sans autorisation spéciale des avances de ses propres fonds ou qui a contracté un engagement person-

nel vis-à-vis des créanciers du navire, n'a contre l'armateur que les droits qu'aurait un tiers ; s'il a outrepassé ses pouvoirs, il est seul tenu de l'engagement (art. 501 et 502).

L'un des principaux devoirs du capitaine envers l'armateur est de le tenir constamment au courant de l'état du navire et des événements du voyage, des engagements qu'il a conclus, des actions qu'il a intentées, et de lui demander des instructions dans tous les cas graves et exceptionnels, notamment lorsqu'il est forcé de changer de route ou d'interrompre le voyage, de procéder au radoub du navire ou de faire des dépenses extraordinaires. — Il ne peut entreprendre le radoub ou faire des dépenses extraordinaires, alors même qu'il a pour cela des fonds disponibles, s'il n'y a nécessité absolue. Enfin, s'il ne peut se procurer des fonds qu'en empruntant à la grosse ou en vendant des apparaux ou des provisions, il prend celle de ces mesures qui préjudicie le moins à l'armateur (art. 503).

Les devoirs du capitaine envers les chargeurs, quant aux soins qu'il doit donner à la cargaison et au droit de vendre des marchandises, afin de se procurer les moyens de la conserver et de l'expédier, sont réglés suivant les mêmes principes qu'en droit français. Il ne peut engager à cet effet le crédit personnel des chargeurs ou des destinataires que s'il y a été expressément autorisé. Il ne lui est permis d'emprunter à la grosse sur les marchandises que lorsqu'il ne peut se procurer de ressources d'une autre manière ou qu'il en résulterait un trop grand dommage pour l'armateur. En tout cas, il ne peut engager ainsi les marchandises qu'autant qu'il a également affecté à l'emprunt le navire et le fret. Il doit préférer l'emprunt à la grosse à la vente du navire, à moins que les conditions de l'emprunt ne soient plus onéreuses que ne le serait la vente (art. 504 à 512).

Les rémunérations particulières, faites par l'affréteur, à titre de chapeau ou prime, en dehors du fret, appartiennent à l'armateur, et le capitaine qui les reçoit les porte au compte de celui-ci (art. 513).

Le capitaine qui charge des marchandises pour son propre compte, sans le consentement de l'armateur, doit payer le fret le plus élevé accordé pour des voyages et marchandises de même

nature, au lieu et à l'époque du déchargement, sans préjudice des dommages-intérêts que peut réclamer l'armateur (art. 514).

La responsabilité du capitaine, en cas d'abordage, est déterminée par les art. 736 à 741 du Code général allemand. — Si l'abordage provient de la faute du capitaine ou d'une personne de l'équipage, le navire seul, à l'exclusion de la cargaison, contribue à la réparation du dommage. — Si la collision est le résultat de la force majeure ou si le capitaine abordeur et le capitaine abordé sont également en faute, chacun des navires supporte le dommage sans recours contre l'autre. Cette disposition s'applique même si les deux navires ou si l'un d'eux suit sa route, s'il va à la dérive ou s'il est remorqué, s'il est à l'ancre ou amarré. — Si l'un des navires endommagés coule bas avant d'avoir atteint un port, il y a présomption que la perte du navire est la suite de l'abordage. — Lorsque le navire s'est trouvé, au moment de l'abordage, sous la conduite d'un pilote dont l'assistance était obligatoire, et qu'aucune faute ne soit imputable au capitaine ni aux gens de l'équipage, aucune responsabilité n'incombe au navire abordeur, ni à l'armateur ou au capitaine. — Dans le cas où il y a abordage entre plus de deux navires, le capitaine est responsable quand l'abordage de son navire avec un autre a amené l'abordage de cet autre navire avec un troisième.

Nous compléterons ce qui est relatif à l'abordage au chapitre des *Risques*, dans la partie des assurances, et au chapitre des *Prescriptions et Déchéances*.

Mecklenbourg-Strélitz. — La loi introductive du Code général allemand dans ce pays complète les dispositions qui précèdent par les suivantes : — Les capitaines au petit cabotage ne sont pas tenus d'avoir un journal de bord. — Le rapport de mer extraordinaire est régi, à l'étranger, par les lois et usages locaux. Dans les pays qui sont soumis à la loi générale allemande, il est fait devant les tribunaux compétents suivant la loi particulière de chacun de ces pays, et dans le Mecklenbourg, devant le tribunal de commerce. — Si aucun des officiers ne survit au sinistre, la rapport est fait par les hommes de l'équipage. — Si le rapport de mer présente des passages défectueux ou obscurs, l'autorité peut exiger qu'il soit fait un rapport supplémentaire. Le juge

décide jusqu'à quel point le rapport supplémentaire peut faire preuve. — La vente d'un navire à l'étranger et toutes les opérations qui s'y rapportent doit être faite avec le concours du consul mecklenbourgeois résidant dans le port, ou de celui qui le remplace (art. 57 à 60 de la loi introductive).

Autriche. — Les droits et devoirs du capitaine sont indiqués au chapitre II[e] de l'édit sur la navigation marchande du 25 juillet 1774.

Le capitaine de tout bâtiment de plus de 50 tonneaux doit avoir un journal de bord, et il en doit communication au capitaine du port où il aborde, dans les trois jours de son arrivée ou de la relâche. — Il est tenu, sous peine de responsabilité personnelle, de se conformer aux ordres et instructions des propriétaires du navire ; et il doit se concerter avec eux, s'il se trouve au lieu de leur demeure, pour la composition et le choix de l'équipage. — La visite du bâtiment avant le départ n'est pas prescrite par la loi ; mais le capitaine est tenu de s'assurer si le navire est en bon état de gréement, d'armement et d'avitaillement, et il couvre sa responsabilité en faisant procéder à une vérification. — Le capitaine empêché par maladie ou force majeure de continuer le voyage, doit en faire la déclaration au consul le plus voisin qui en fait mention sur la patente ; il doit aussi en informer l'armateur sans délai. — La faute du capitaine donne lieu contre lui à une action en dommages-intérêts, sans préjudice des peines qui peuvent être prononcées. — Les principes de droit commun s'appliquent à la responsabilité du capitaine.

Si les vivres viennent à manquer à bord, le capitaine peut ordonner que les provisions particulières soient mises en commun, moyennant juste prix ; il peut même exiger de tout bâtiment qu'il rencontre que ce bâtiment lui fournisse la quantité de vivres qu'il peut avoir en excédant, pour achever son voyage. — Il ne peut abandonner son navire qu'en cas de péril extrême et imminent, et après avoir pris l'avis de ses officiers. Il doit sauver d'abord les objets les plus précieux ; mais il ne répond pas de ceux qu'il aurait sauvés et perdus ensuite par cas fortuit. A son arrivée à terre, il dépose entre les mains du consul, et à son dé-

faut de l'autorité locale, un rapport sur le sinistre et les circonstances de l'abandon du navire ; il lui en est délivré une copie pour sa justification vis-à-vis des intéressés au navire et au chargement. — Pendant le chargement ou le déchargement, le capitaine ne peut s'éloigner du navire ni passer la nuit à terre. En cas d'absence justifiée, il est remplacé par un officier et laisse toujours à bord un équipage suffisant, sous peine d'une amende de 50 florins et de dommages-intérêts envers les propriétaires des marchandises. A la sortie comme à l'entrée d'un port ou d'une rade, il est tenu d'être à bord, sans pouvoir abandonner le commandement à aucun officier ou pilote. Quand il y a lieu d'aborder, d'ancrer, de stationner dans un port étranger ou de mettre à la voile pour en sortir, le capitaine doit s'adresser aux officiers du port pour les mesures à prendre à l'effet de prévenir tout dommage. Il ne doit jamais manquer de prendre un pilote pour entrer dans les ports ou dans les golfes qui ne lui sont pas connus. Il est aussi de son devoir de consulter les officiers de l'équipage sur la route à prendre journellement, et généralement dans tous les actes et les événements importants.

Le capitaine ne peut entreprendre, à moins de consentement exprès des intéressés au navire, aucune opération pour son propre compte, même s'il voyage à profit commun, et il ne peut le faire soit directement soit indirectement, sous peine de confiscation de ses marchandises ou de leur produit, au profit des propriétaires du navire ou de ses coparticipants. — Il lui est interdit de prendre un chargement supérieur à celui que comporte le tonnage du navire, sous peine de dommages-intérêts envers les propriétaires du navire et les affréteurs. Les consuls exercent une surveillance à cet égard ; les autorités judiciaires et consulaires s'informent encore si, par vice d'arrimage ou par toute autre faute, le capitaine n'a pas donné lieu soit au jet à la mer des marchandises, soit au naufrage.

Pendant le voyage, le capitaine ne peut, sans une procuration spéciale de l'armateur ou des propriétaires du navire, ou à moins qu'il ne soit justifié d'une nécessité absolue, ordonner des réparations, emprunter à la grosse, hypothéquer le navire ou aliéner ce qui en dépend. Lorsqu'il y a urgence et nécessité de

prendre quelqu'une de ces mesures, il consulte les officiers du bord, et avise sans retard l'armateur de l'extrémité à laquelle il se trouve réduit et des circonstances de l'opération qu'il entreprend. — Il lui est défendu, sans le consentement des affréteurs, de charger aucune marchandise sur le pont, à peine de dommages-intérêts.

Il y a obligation pour le capitaine de rendre des comptes aux propriétaires du navire, et de les informer du succès de ses voyages, de la nature de ses engagements, des affrétements qu'il traite, des dépenses et des emprunts faits pour le navire, de l'état du bâtiment, et généralement de toutes les circonstances qui les intéressent. Ces comptes sont rendus non-seulement à la fin du voyage, mais encore pendant son cours et chaque fois que le navire fait relâche.

Le capitaine est tenu, à peine de dommages-intérêts envers l'affréteur, d'achever le voyage commencé. — Il ne peut, soit en son nom, soit en celui d'une personne de l'équipage, charger aucune pacotille sur le navire affrété en totalité, à moins que l'affréteur n'y consente. Il est du devoir du capitaine de prendre toutes les précautions de nature à prévenir la détérioration des marchandises. Ainsi il doit avoir des chats à bord, pour arrêter les ravages des animaux rongeurs. — Le capitaine répond des marchandises chargées, et doit les délivrer en quantité, poids et mesure indiqués par le connaissement et la police de chargement. Pour se décharger de toute responsabilité à cet égard, il fait vérifier l'état des marchandises avant de signer le connaissement.

Lorsque le navire a éprouvé quelque sinistre ou que la tempête l'a forcé à faire relâche, le capitaine doit relater ces faits dans un rapport de mer qu'il dépose entre les mains du consul ou des autorités compétentes.

Le capitaine doit avoir à bord un exemplaire de l'édit de 1774.

En ce qui concerne la responsabilité du capitaine par suite d'abordage, la loi autrichienne est muette, comme elle l'est sur presque toutes les parties du droit maritime. On observe alors le droit commun dont la plupart des législations reproduisent les principes.

Angleterre. — Le *Merchant act* indique les conditions que doit remplir tout marin pour exercer la profession de capitaine au long cours ou au cabotage. Pour l'exécution des règlements maritimes, il est placé sous la surveillance spéciale du conseil du commerce ; ce conseil a la surintendance des navires et des marins du commerce, et celle des conseils maritimes locaux, établis dans la plupart des ports de l'Angleterre. Chaque conseil maritime est composé des maires et des magistrats rétribués de la circonscription, de quatre membres choisis par le conseil du commerce parmi les personnes ayant le siége de leurs affaires dans le port ou dans un rayon de sept milles, et enfin de six membres élus par les propriétaires de navires enregistrés audit port, qui naviguent au long cours ou font, dans les limites du cabotage, le transport des passagers. Ce conseil est renouvelé tous les trois ans. C'est à lui qu'il appartient de prononcer contre le capitaine en faute les peines disciplinaires telles que le retrait du certificat en vertu duquel il exerce ses fonctions, la modification de ce certificat par la substitution de la qualité de maître au cabotage à celle de capitaine au long cours, ou enfin la suspension temporaire.

Le capitaine compose lui-même son équipage, en se conformant aux règlements minutieux et sévères que la loi a établis pour la protection des marins.

Le capitaine est tenu d'avoir à bord deux livres, le manifeste et le journal officiel de navigation (*officiel log-book*). — Le manifeste mentionne tous les actes de gestion du capitaine, relatifs au navire ou à la cargaison, et contient tous les renseignements propres à éclairer ceux dont il est le mandataire légal sur la situation de leurs affaires. Le manifeste établit, pour tout ce qui est énoncé, une présomption en faveur du capitaine ; mais cette présomption peut toujours être détruite par la preuve contraire. — Le journal officiel de navigation n'est rigoureusement exigé que des capitaines au long cours, et non de ceux qui font exclusivement le cabotage sur les côtes du Royaume-Uni. Il est tenu dans la forme prescrite par le conseil du commerce ; le plus souvent il se compose de feuillets blancs avec indication des particularités prévues que le capitaine doit constater. — Tout

incident dont la mention est prescrite par la loi est relaté au journal officiel, immédiatement après l'événement, avec indication de la date. Aucune inscription ne peut avoir lieu vingt-quatre heures après l'arrivée du navire au port. — Les inscriptions à faire au journal officiel ont pour objet : les fautes commises et les punitions infligées, les infractions, la conduite de l'équipage, les maladies, accidents, naissances, morts, mariages, noms des marins quittant le navire, avec l'époque et la cause de leur départ, le montant des salaires dus aux hommes qui entrent dans la marine royale ou à ceux qui meurent en cours de voyage, les retenues à opérer, le produit de la vente des effets d'hommes morts, et toute collision avec un autre bâtiment, ainsi que les circonstances dans lesquelles elle a eu lieu. — Chaque inscription est signée du capitaine et du second. — L'irrégularité du journal officiel entraîne contre le capitaine une amende de 5 livres sterling ; l'amende est portée à 30 livres, si le capitaine a fait une inscription vingt-quatre heures après l'arrivée au port. — L'altération ou la mutilation du journal officiel du bord constitue un délit. — Les journaux officiels de bord doivent être remis au contrôleur d'embarquement par les capitaines des navires au long cours, à la fin du voyage et vingt-quatre heures après l'arrivée du navire, à peine d'une amende de 20 livres sterling ; les capitaines au cabotage de qui le livre de bord est exigé en font la remise tous les six mois. — Les mentions faites au journal officiel établissent une présomption qui peut être détruite par la preuve contraire.

Le capitaine doit avoir à bord tous les titres et documents établissant la nationalité et la propriété du navire, les reçus des douanes, les connaissements des marchandises.

La visite du navire, avant son départ, est faite par l'inspecteur public, qui délivre un certificat de bon état de navigabilité ; ce certificat couvre, à cet égard, la responsabilité du capitaine soit vis-à-vis des affréteurs, soit vis-à-vis des assureurs. — Les bâtiments à vapeur destinés au transport de passagers sont visités deux fois par an, et même plus souvent s'il paraît nécessaire. Le navire à vapeur dont le voyage durerait plus de six mois ne serait en contravention que s'il entreprenait un nouveau voyage sans

avoir été soumis à la visite ; l'amende est de 100 livres sterling contre le propriétaire, et de 20 livres contre le capitaine. — Le capitaine ne peut quitter le port sans avoir obtenu de la douane un certificat de congé qui n'est délivré que quand le navire est en règle. Mais la loi anglaise ne protége pas les gens de l'équipage déjà à bord contre l'exécution des sentences judiciaires.

Nul ne peut, sans avoir donné avis au capitaine qui a la faculté de refuser de les prendre, embarquer des marchandises d'une nature dangereuse. Le fait d'embarquer de telles marchandises sans les avoir, au préalable, marquées d'un signe distinctif et sans en avoir donné avis par écrit, est passible d'une amende de 100 livres sterling. — Aux termes de l'acte du 29 juillet 1862 (art. 39), cette disposition du *Merchant act* s'applique aux navires étrangers naviguant dans les limites du Royaume Uni.

Pendant le voyage, le capitaine doit être à son bord et commander en personne à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières ; il doit aussi employer un pilote, s'il est possible ou nécessaire d'y avoir recours. Mais le capitaine qui, après un examen spécial, a reçu un certificat de pilotage, peut piloter lui même son navire, dans les limites du certificat qui lui a été délivré ; le certificat est valable pour un an ; il doit être renouvelé. La licence ainsi accordée peut être retirée pour inconduite ou incapacité notoire. — Des règlements particuliers indiquent les lieux où le pilotage est obligatoire ou seulement facultatif. Le capitaine qui n'emploie pas le pilote, lorsque son assistance est exigée, est passible d'une amende égale au double des droits de pilotage. Tout particulièrement, le capitaine qui enfreint les réglements relatifs au pilotage obligatoire dans les circonscriptions de la corporation de Trinity-House, est passible, outre la peine ci-dessus spécifiée, d'une amende de 5 livres sterling par 50 tonneaux de port du navire. — L'assistance du pilote est obligatoire pour tout navire qui passe le cap Dungeness. — Sont exempts du pilotage obligatoire, quand ils ne portent pas de passagers, les navires qui font le commerce de la côte ; ceux qui jaugent moins de 60 tonneaux ; ceux qui trafiquent à Boulogne ou sur tout autre point d'Europe au nord de Boulogne ; ceux qui por-

tent exclusivement des chargements de pierres provenant des îles de la Manche; ceux qui naviguent dans les limites de la circonscription de leur port d'attache; ceux enfin qui traversent, sans s'y arrêter, une circonscription de pilotage. — Nul propriétaire ou capitaine de navire n'est responsable pour les dommages occasionnés par la faute d'un pilote juré, dans les limites de la circonscription où l'emploi de ce pilote est obligatoire.

L'interdiction de charger des marchandises sur le tillac ne s'applique pas aux bâtiments de petit cabotage, à moins de convention expresse à cet égard.

Le capitaine répond, tant vis-à-vis des propriétaires du navire que vis-à-vis des affréteurs, de sa faute même légère. Sa responsabilité ne peut être couverte que par un fait de force majeure. La force majeure est définie, suivant la formule consacrée dans les connaissements : *Les actes de Dieu et des ennemis du prince*. — D'après un statut de Georges III, l'incendie est considéré comme un fait de force majeure, à la différence du Droit français. Par suite, c'est aux intéressés au navire ou au chargement à prouver que l'incendie s'est produit par la faute du capitaine, et que celui-ci en est ainsi responsable. — Cependant le capitaine devient responsable, même quand le fait de force majeure est prouvé, si un sinistre survient après qu'il a dérouté, ou s'il survient après une faute ou une infraction, dans des circonstances où il aurait pu ne pas se produire, si la faute ou l'infraction n'avait pas été commise.

A l'égard des affréteurs, il répond des marchandises dont le transport lui est confié ; sa responsabilité commence du moment où il les reçoit jusqu'au moment où il les délivre au destinataire ; il doit veiller à leur conservation. La remise des marchandises au capitaine est établie par le connaissement ; toutefois les indications portées au connaissement ne valent que comme présomption, et le capitaine est admis à prouver, s'il y a intérêt, que les marchandises ne lui ont pas été remises ou que les énonciations portées au connaissement sont fausses. — S'il y a un subrécargue à bord, c'est à lui qu'il appartient de veiller aux marchandises dans l'intérêt des affréteurs, et le capitaine est déchargé, quant à cela, de toute responsabilité.

A l'égard des propriétaires du navire, le capitaine est tenu de l'exécution la plus rigoureuse de ses engagements, et les tribunaux anglais se montrent d'autant plus sévères dans l'appréciation de ses actes, que cette puissance est surtout jalouse des intérêts de sa marine marchande. Si son acte d'engagement ne le lui permet expressément, il ne peut charger aucune pacotille, ni faire le commerce pour son compte. — Tout capitaine qui, pendant le voyage, déroute ou abandonne son navire sans motif légitime, ou qui, par son ivrognerie, sa tyrannie envers les gens de l'équipage, sa méchanceté ou sa négligence, occasionne un dommage au navire ou aux marchandises, peut être suspendu de ses fonctions, et privé, selon la gravité des cas, de son certificat, sans préjudice de toutes autres réparations civiles ou pénales.

Que les propriétaires soient ou non présents sur les lieux où stationne le navire, le capitaine, en vertu de son mandat légal et toutes les fois qu'il n'a pas été restreint, a tous pouvoirs afin de subvenir à l'armement, au gréement, à l'avitaillement, aux réparations du navire, ainsi qu'à toutes fournitures dûment justifiées ; les engagements ainsi pris par le capitaine dans l'intérêt du navire obligent les propriétaires, autant que la nécessité de ces dépenses est prouvée. Toutefois le capitaine ne peut affréter le navire, au port où sont domiciliés les propriétaires, sans les consulter. Quant aux emprunts nécessaires, ils sont valablement contractés par le capitaine, non-seulement en cours de voyage, mais même dans un port anglais, ainsi qu'il a été jugé, et seulement dans le cas où il y a urgence et où il ne peut attendre les instructions des propriétaires. Il peut, dans les mêmes circonstances, emprunter sur marchandises ou même aliéner partie de la cargaison. — En cours de voyage, le capitaine anglais a des pouvoirs plus étendus que n'en accordent les autres législations. Ainsi il peut non-seulement emprunter par privilége sur le navire et le chargement, afin de pourvoir au radoub, mais même vendre tout ou partie du navire ou même les marchandises, lorsqu'il est prouvé que les intéressés tirent avantage de ces opérations. — Il est tenu de tenir un compte exact et détaillé des emprunts ou des ventes qu'il est contraint de faire, ainsi que de toutes dépenses faites pour la conservation du navire ou des mar-

chandises. Il est personnellement responsable, si la nécessité n'est pas bien justifiée.

Lorsque le navire est en péril ou qu'il y a lieu de prendre une détermination grave, le capitaine peut consulter les gens de son équipage; mais la loi ne lui en fait pas un devoir.

Le *Merchant act* contient quelques dispositions relatives au rapport de mer. Le capitaine doit remettre aux autorités compétentes du lieu de l'arrivée son rapport de mer, ses livres de bord, et généralement toutes pièces et documents justificatifs. En ce qui concerne les bâtiments à vapeur spécialement, le capitaine et les propriétaires sont tenus, en outre, de porter à la connaissance du Conseil du commerce tous les accidents éprouvés ou causés par le navire, sous peine d'une amende de 50 liv. sterl. — Tout propriétaire d'un navire supposé perdu doit également en informer le Conseil du commerce dans un délai convenable, sous la même peine. — Les officiers inspecteurs du service des gardes-côtes ou des douanes, ont le pouvoir d'instituer des enquêtes toutes les fois que, sur ou près les côtes du Royaume-Uni, un navire est perdu, abandonné ou endommagé; ou bien qu'il a occasionné la perte d'un autre navire, ou lui a causé des avaries; ou bien que les pertes de vies ont été le résultat des accidents survenus. Quand la perte ou le dommage éprouvé a eu lieu ailleurs que sur les côtes du Royaume-Uni, lesdits officiers sont également autorisés à instituer l'enquête, si des témoignagnes peuvent être recueillis sur quelque point du Royaume-Uni. — Une investigation en forme peut être faite par-devant deux juges de paix ou un magistrat, si l'officier inspecteur le juge utile; et le rapport de cette investigation doit être adressé au Conseil du commerce. — Ce conseil peut nommer un assesseur nautique, sur la requête desdits juges de paix ou magistrats pour examiner le cas et conclure. — Dans les endroits où il y a un conseil local de marine, dont l'un des membres est magistrat payé, l'instruction est faite par-devant ce magistrat, qui reçoit, à cette occasion, des indemnités du fonds de la marine du commerce. — La fixation des frais est laissée à la discrétion des juges de paix, mais ils peuvent être payés par le Conseil du commerce. — En Écosse, les investigations peuvent être remises aux soins de l'avocat général. —

Capitaines et officiers sont tenus de remettre leurs certificats au magistrat ou à la personne qui dirige l'investigation; ces certificats sont, selon le cas, rendus aux titulaires ou annulés.

Tout capitaine de navire qui fait relâche dans un port étranger où réside un consul britannique, ou qui aborde à un port des possessions de la grande Bretagne, et qui s'y arrête 48 heures, est tenu de déliver soit au consul, soit à l'officier de la douane, les contrats d'engagement des gens de l'équipage. Ces pièces sont retournées dans le plus bref délai, avec le visa de l'officier compétent. L'inobservation de cette formalité entraîne une amende qui peut être de 20 liv. sterl.

Le Conseil du commerce nomme des receveurs des naufrages. Le receveur a pour mission, quand un navire échoue à la côte ou est en détresse, de se rendre immédiatement sur les lieux, et d'y requérir l'assistance de toutes les personnes présentes, dans le but de sauver le navire, l'équipage et la cargaison. Le refus d'obéir à ses injonctions est puni d'une amende de 50 liv. sterl. Toutefois le receveur n'a pas le droit, à moins qu'il n'en soit requis, d'intervenir entre le capitaine et ses hommes, en ce qui touche les mesures à prendre. Le receveur ou le juge de paix peut aussi procéder à une enquête au sujet d'un navire en détresse, en vue d'établir son identité, la cause du sinistre et autres particularités; des copies de cette enquête doivent être envoyées au conseil du commerce et à la compagnie de Lloyd de Londres. Ce procès-verbal ou la copie dûment certifiée fait foi en justice.

Le loi impose encore une autre obligation à tout capitaine au long cours, à son retour dans un des ports du Royaume-Uni. Il doit, dans les 48 heures, adresser, sous peine d'une amende de 5 liv. sterl., au maître des navires (*shipping master*) devant lequel l'équipage est congédié, une note contenant la date de l'engagement des gens de l'équipage, leurs noms, leur état civil, les accidents qu'ils ont dû éprouver pendant le voyage, le compte de leurs loyers, etc. Le capitaine qui n'aurait pas tiré un certificat de cette déclaration, n'obtiendrait pas de la douane un acquit des droits qui lui permît de voyager. — Le maître des navires reçoit également la déclaration concernant la vente, la perte ou le chan

gement de destination du navire, par exemple, sa destination au cabotage au lieu des voyages au long cours, et réciproquement; cette déclaration est signifiée dans le mois de l'événement, si le fait s'est produit sur les côtes du Royaume-Uni; et s'il s'est produit dans des mers plus éloignées, dans le plus bref délai possible. — L'infraction à cette disposition est punie d'une amende qui n'excède pas 10 liv. sterl. — Les navires au cabotage font les déclarations qui précèdent, deux fois par an, sous peine d'une amende de 5 livres.

En ce qui concerne les mesures de précaution contre l'abordage, le *Merchant act* contient encore certaines dispositions applicables aux navires anglais et à tous les navires étrangers à vapeur qui font le transport de passagers entre les ports du Royaume-Uni. — Aucun navire ponté, les remorqueurs et les baleiniers exceptés, ne doit prendre la mer s'il n'est pourvu, selon son tonnage, d'un certain nombre de canots convenablement équipés, et d'une contenance proportionnée à l'importance du navire, indépendamment du canot de sauvetage et des bouées. Il y a, contre le propriétaire qui néglige ces précautions, une amende de 100 livres; l'amende est de 50 liv. contre le propriétaire qui ne tient pas ces moyens de sauvetage toujours prêts, ou qui ne remplace pas ceux qui viennent à être perdus. Les agents des douanes ne délivrent pas d'expédition au navire qui n'est pas ainsi pourvu, et retiennent par la force celui qui cherche à prendre la mer sans être expédié. — Les règlements sur les feux des navires sont conformes à ceux adoptés pour la France, conformément au traité du 29 juillet 1862, intervenu entre la France et l'Angleterre (voir *suprà*, p. 152). En cas de rencontre entre deux navires, on observe la règle suivante : Si deux navires à vapeur ou à voiles, courant babord ou tribord amures, au plus près ou non, se croisent à contre-bord ou courent risque, en continuant leur route respective, de s'aborder, les deux doivent mettre la barre à babord de manière à se passer réciproquement par babord, à moins qu'un danger immédiat ne puisse être la conséquence de cette manœuvre. L'exécution de cette règle est, bien entendu, subordonnée à l'appréciation du capitaine et aux dangers que peut en présenter l'application en cours de navigation, comme aussi à la nécessité

de tenir le navire obéissant, quand il est au plus près tribord amures. — La règle pour les vapeurs, dans les chenaux étroits, est que chacun doit, autant que possible, se tenir dans la partie du chenal qui est sur son côté de tribord. — En cas de collision, par suite d'infraction aux règles ci-dessus, le propriétaire du navire qui les a enfreintes n'a droit à aucune indemnité, à moins qu'il ne puisse prouver que l'infraction a été rendue nécessaire par les circonstances.— L'infraction est déclarée volontaire, toutes les fois qu'un dommage en résulte pour une personne ou ou pour une propriété, à moins que la nécessité de cette infraction ne soit démontrée.

Les propriétaires et capitaines sont tenus d'obéir à ces règlements; toute violation volontaire est réputée délit. — En cas de dommages aux personnes ou aux propriétés, par suite de la non-observation de ces règlements, la faute en est imputée à la personne responsable, qui était sur le pont, au moment de l'accident, à moins qu'il ne puisse être établi que cette non-observation était rendue obligatoire par les circonstances. — En cas de collision par suite de non-observation desdits règlements, le navire qui ne les a pas observés est tenu pour responsable, s'il ne prouve pas qu'il a agi par nécessité. — En vue d'assurer l'exécution desdits règlements, les inspecteurs vérifient si les navires sont pourvus de tous les signaux requis; et, dans le cas contraire, ils prennent contre eux les mesures nécessaires; un certificat constate que les navires sont en règle. Les règlements locaux, pour les feux et signaux, restent en vigueur. En cas de collision, c'est le devoir de chacun des deux navires de venir au secours de l'autre, dans la mesure que lui permet sa sûreté personnelle.

Les navires étrangers sont, dans les limites de la juridiction anglaise, soumis aux règlements pour prévenir les collisions. — Ces règlements, comme tous les autres relatifs aux collisions, quand ils sont acceptés par une nation étrangère, peuvent être rendus applicables aux navires de cette nation, en haute mer aussi bien que dans les limites de la juridiction anglaise.

Les navires étrangers qui suivent la règle anglaise pour leur jaugeage sont dispensés de l'obligation de se faire jauger en Angleterre. — Toutes les fois que, par suite d'un ordre en conseil,

une disposition du *Merchant act* ou d'un règlement particulier est rendue applicable aux navires d'une nation étrangère, ces navires sont traités comme s'ils étaient anglais. — Ces ordres en conseil peuvent être d'une durée limitée et sujets à certaines conditions; ils peuvent être modifiés ou annulés; ils doivent être publiés dans la *Gazette de Londres*.

Quant à l'application des dispositions qui précèdent aux Indes et aux colonies anglaises, le *Merchant act* dispose :

Si le gouverneur général de l'Inde ou les autorités des possessions britanniques adoptent pour leur navire quelqu'une des dispositions du présent *acte*, ces dispositions sont obligatoires dans toute l'étendue de l'empire britannique, comme si elles faisaient partie de l'acte. Mais tout acte desdits gouvernements est à tous égards assujetti à la sanction, et peut être abrogé comme les actes ordinaires de ces gouvernements.

Quand il y a conflit des lois, le cas est décidé conformément aux dispositions du présent acte, si ces dispositions sont expresses sur le sujet en litige; et, dans le cas contraire, par la loi en vigueur dans le lieu d'enregistrement du navire.

Danemarck. — Les règles sur les droits et devoirs du capitaine sont éparses dans les chapitres I à IV du Code maritime danois de 1863; ces dispositions sont complétées par la doctrine de Poehls, ou interprétées suivant cet ancien auteur.

Toute convention entre le capitaine et les propriétaires du navire ou l'armateur doit être rédigée par écrit. Le capitaine choisit les gens de son équipage. Il ne lui est pas permis d'affréter le navire sans le consentement de l'armateur, s'il peut communiquer avec lui et attendre sa réponse ou celle de son fondé de pouvoirs. En cas d'impossibilité, il n'affrète qu'après avoir pris l'avis des principaux de l'équipage. Tout excès de pouvoir du capitaine rendrait le contrat nul, même vis-à-vis de l'affréteur, sans préjudice de tous dommages-intérêts et même d'une amende de dix onces d'argent. En pays étranger, le capitaine qui vend, achète ou expédie des marchandises pour son propre compte, contracte une obligation personnelle et n'oblige pas l'armateur, à moins qu'il ne soit prouvé que les marchés du capitaine ont pu profiter à l'armateur ou bien au navire ou à l'expédition. Toutefois, il est permis

au capitaine de charger une pacotille sans en payer le fret; mais il ne pourrait sous-affréter la place qui lui serait réservée pour sa pacotille.

Lorsque le navire est affrété en totalité, le capitaine ne peut charger d'autres marchandises que celles de l'affréteur, sous peine de dommages-intérêts envers celui-ci. Si, par sa faute, il laisse sur le port des marchandises qu'il s'était engagé à transporter, il doit rembourser à l'affréteur le prix de ces marchandises au lieu de destination, déduction faite du fret. Il répond des marchandises chargées à bord, lorsqu'elles sont avariées par sa faute ou par celle des gens de l'équipage; il en doit le prix, suivant leur valeur au cours du lieu de destination; mais il en perçoit le fret en entier. Lorsqu'aucune faute n'est imputable au capitaine, le destinataire des marchandises peut en faire l'abandon sans payer le fret. Le capitaine répond, envers les chargeurs, des avaries provenant de ce que les écoutilles n'auraient pas été bien fermées, ou de ce que le pont aurait été insuffisamment couvert; il est également responsable si, l'eau s'introduisant par le fond du navire, il néglige de faire pomper; il répond encore du mauvais état des cordages employés au chargement ou au déchargement.

Lors du déchargement au port de destination, le capitaine fait certifier par l'autorité compétente, avant la délivrance au consignataire, l'état des marchandises; s'il s'agit de choses livrables à la mesure, il doit, avant de les remettre, les faire mesurer par un agent public et se faire délivrer un certificat de cette opération. La contravention entraîne pour lui une amende de dix onces d'argent. Il est tenu de prendre toutes les précautions nécessaires pour que les marchandises susceptibles d'être confondues ne subissent pas d'avaries; et, en règle générale, il répond du vice d'arrimage. — Il ne doit pas surcharger son navire, sous peine d'une amende de 40 onces d'argent et de tous dommages-intérêts. — Celui qui vendrait le navire sans le consentement ou sans l'autorisation écrite des propriétaires ou de l'armateur, soit au lieu de leur domicile, soit à l'étranger, encourrait une amende de 50 onces d'argent et supporterait en outre les dommages-intérêts. Il n'y a d'exception qu'en cas d'innavigabilité du navire, constatée par

quatre des principaux de l'équipage. A l'étranger, la vente a lieu devant le consul.

En cas de manque de provision, le capitaine qui ne peut se procurer d'argent pour les remplacer, même en tirant une lettre de change sur l'armateur, peut se faire des ressources en vendant des marchandises jusqu'à concurrence de ses besoins seulement. Il doit tenir compte au chargeur du prix de ces marchandises au lieu de destination, déduction faite du fret. En cas de navigation prolongée et d'absence de vivres, le capitaine, sur l'avis du pilote, du second de l'équipage et du secrétaire, peut faire une réduction des rations.

Tout capitaine qui voyage au long cours doit tenir un journal de bord sur lequel sont consignés tous les événements du voyage et les moindres circonstances de la navigation; il y relate aussi tous emprunts, achats, ventes et engagements quelconques, à raison desquels il engage la responsabilité des propriétaires du navire ou de l'armateur, ou celle des chargeurs. Toute irrégularité entraîne une amende de deux thalers. — Le capitaine doit tenir, en outre, un livre des marchandises, mentionnant les marchandises chargées sur le navire, suivant leur nombre, leurs marques et numéros, et les noms des chargeurs. — Il doit avoir à bord, outre les livres prescrits, l'acte de congé, le passe-port, les acquits de paiement des douanes, le rôle d'équipage, l'acte de nationalité du capitaine, le certificat attestant le lieu de la construction du navire, la patente de santé, les connaissements et chartes-parties. — Les consuls danois à l'étranger veillent à l'observation de ces prescriptions.

Le capitaine doit rendre les comptes de sa gestion à l'armateur, à la fin de chaque voyage, et produire toutes les pièces à l'appui, ainsi que ses livres. — Si, par suite d'un acte de contrebande ou d'une fausse déclaration faite en douane, le navire et les marchandises ont été saisis, le capitaine est responsable envers l'armateur et les chargeurs, à moins que ceux-ci n'aient été complices de la fraude.

Le capitaine et les matelots ont droit à un supplément de salaire, à raison de l'activité et des soins qu'ils mettent au sauvetage en cas de naufrage; celui qui refuserait son concours perdrait ses

loyers et n'aurait pas même droit à l'indemnité de retour, s'il était congédié.

En cas d'abordage, le capitaine qui est en faute répond du dommage causé. Si la collision a été fortuite, le dommage est supporté d'une manière égale par les deux navires, sans que la cargaison contribue à la réparation ; et le dommage est évalué par experts ; mais la force majeure ne se présume pas ; c'est au capitaine à l'établir ; il peut néanmoins confirmer par le serment sa déclaration à cet égard. Si le navire abordé est ancré ou amarré dans une rade ou dans un port, le capitaine dont le navire arrive à pleines voiles sur lui est présumé en faute. Le navire abordeur qui a subi lui-même un dommage dans ces circonstances, le supporte seul. Si un navire se détache de son ancre, par l'effet de la tempête ou toute autre force majeure, et qu'il en résulte une collision non reprochable au capitaine abordeur, le dommage est réparti en commun, suivant les principes généraux ; mais si, dans ce cas, le navire détaché est seul endommagé, le navire abordé ne contribue pas à la perte. — Lorsqu'un capitaine a fait couper ses câbles et son ancre, afin d'éviter l'abordage d'un navire qui flotte, le prix du câble et de l'ancre est payé par moitié par chaque navire, à dire d'experts. Si plusieurs navires sont ancrés les uns près des autres, qu'il y ait lieu de craindre un abordage, et que l'un d'eux touche à fond et ne puisse s'éloigner, celui-ci a le droit de sommer l'autre de lever l'ancre pour prévenir l'accident; le capitaine qui s'y refuse, répondde tout le dommage qui peut en résulter. Si un navire est endommagé par l'ancre d'un autre navire qui n'a pas de bouée, ce dernier répond du dommage, à moins que le capitaine et trois des principaux de l'équipage n'affirment sous serment que la bouée s'est détachée à leur insu ; dans ce cas, les deux navires supportent le dommage par moitié. — Les navires ancrés dans un chenal ou faisant voile pendant une nuit obscure, doivent allumer des fanaux.

Le capitaine doit prendre un pilote dans tous les passages où il s'en trouve. Dans le Sund et dans les deux Belt, il doit prendre un pilote appartenant à la société des *pilotes-locmans*. Si le mauvais temps empêche le pilote d'approcher du navire, le capitaine doit

manœuvrer de manière à avoir, par son entremise, l'indication du meilleur fond (ordonn. du 30 mars 1803). Le capitaine doit déclarer au pilote quel est son tirant d'eau, et, s'il donne une évaluation trop faible, il est passible envers le pilote-locman d'une indemnité de 16 onces d'argent par chaque pied dissimulé.

En cas de naufrage sur les côtes du Danemark, il est procédé à une enquête par les autorités compétentes. — Si le navire fait naufrage à l'étranger, le capitaine adresse son rapport de mer au consul danois ; et, sous la surveillance du consul, en l'absence d'un fondé de pouvoirs de l'armateur et des affréteurs, il pourvoit au plus pressé, paie les frais de sauvetage, vend les marchandises et tout ce qu'il a pu sauver, et rend ensuite ses comptes aux intéressés. Tout engagement pris par le capitaine, relativement au sauvetage, oblige les propriétaires du navire et de la cargaison. — Le capitaine doit sauver d'abord les passagers et l'équipage, puis les livres et papiers de bord, et enfin les objets les plus précieux ; il ne doit détacher aucun des apparaux, tant qu'il y a espoir de sauver le navire.

Suède. — Le Code maritime suédois énumère, dans les art. 23 à 49, les droits et devoirs du capitaine.

L'engagement du capitaine est fait par écrit. Le copropriétaire qui possède plus de la moitié du navire et qui justifie des connaissances exigées de tout capitaine, prend de droit la direction du navire ; et si ses coparticipants ne peuvent s'entendre avec lui pour la fixation de ses loyers, elle est faite par experts. Le capitaine copropriétaire de plus de la moitié du navire ne peut être relevé de ses fonctions que par une décision judiciaire et pour des motifs suffisants ; dans les conditions ordinaires, les propriétaires du navire sont toujours en droit de le congédier ; mais il a droit aux frais de rapatriement. Le montant des loyers du capitaine ne peut jamais être inférieur à celui d'un pilote de première classe, augmenté de 50 pour 100. Si le capitaine est révoqué pour incapacité, insubordination ou manque de probité, il cesse d'avoir droit à ses frais de retour ainsi qu'à ses loyers jusqu'au jour du rapatriement.

Pendant le voyage, le capitaine empêché de continuer le commandement ne peut le céder que s'il y a force majeure,

Il doit alors informer l'armateur ou les propriétaires du navire et attendre leurs instructions. S'il ne peut attendre sans qu'il en résulte un dommage, le consul suédois est tenu, après avoir pris l'avis du démissionnaire et des autres capitaines de navires suédois qui se trouvent sur les lieux, et réglé par écrit les conditions relatives aux appointements, confier le commandement du navire au pilote en fonctions, ou si celui-ci est jugé incapable, à quelque autre capitaine ou pilote suédois. S'il ne se présente aucun Suédois, un étranger peut être chargé de la conduite du navire, jusqu'à ce qu'on ait pu se procurer un capitaine de nationalité suédoise. S'il se trouve sur les lieux un fondé de pouvoirs de l'armateur, il peut exercer les droits que la loi attribue au consul, après en avoir référé à ce dernier. — Hors le cas d'empêchement légitime, le capitaine ne peut résigner ses fonctions avant que le navire ait terminé son voyage et qu'il soit revenu à son port d'attache ou dans tout autre port suédois.

En prenant la direction du navire, le capitaine fait faire sous ses yeux un inventaire de tout ce qui s'y trouve contenu, suivant une formule dressée d'avance à cet effet. Une expédition portant le récépissé du capitaine pour tout ce qui lui est confié, reste aux mains du principal armateur ; l'autre expédition est remise au capitaine.

Le capitaine recrute et congédie les hommes de l'équipage ; il lui est interdit d'engager un homme qu'il sait avoir été déjà engagé par un autre. — Il doit procurer à l'équipage des rations conformes aux règlements établis à ce sujet. S'il y a lieu de réduire les rations pendant le voyage, il tient conseil à ce sujet. L'équipage a droit, en raison de la diminution des vivres, à un dédommagement qui, en cas de litige, est fixé par experts.

Tout navire de plus de quinze tonneaux qui navigue au delà de la mer Baltique ou des ports danois et norwégiens, doit avoir un livre de bord dont les formules sont arrêtées par un règlement spécial et dont un exemplaire est remis au capitaine par l'officier de port. Ce livre doit contenir, jour par jour, tous renseignements sur l'état de la cargaison, le chargement et le déchargement des marchandises, les réparations dont le navire a pu être l'objet, le tirant d'eau du navire, au moment du départ, à l'avant et à l'ar-

rière, les circonstances des voyages d'aller et de retour, la route suivie et le déroutement imprévu, le vent, le temps, les courants, les sondages, les avaries, et généralement tous les événements dont la connaissance intéresse l'armateur, l'affréteur, les assureurs et les assurés, ou même doit profiter à tous, comme la découverte de terres inconnues, de bas-fonds, de courants, etc. ; le livre de bord indique tout ce qui concerne l'état de l'équipage, les délibérations auxquelles l'équipage peut être appelé à prendre part, enfin, toutes les circonstances dans lesquelles le capitaine peut agir soit en nom propre, soit comme représentant de l'armateur, et faire valoir ses droits ou ceux de l'armateur. — Une colonne particulière du livre est réservée aux rectifications ou additions. — L'armateur, l'affréteur, le destinataire des marchandises, le prêteur à la grosse, l'assureur et tout assuré ont le droit de prendre communication du livre de bord, et d'en prendre des extraits qui font foi en justice après légalisation.

Le capitaine qui relâche par suite d'un sinistre doit en noter les circonstances sur le livre de bord, et, dans le plus bref délai, le présenter au consulat suédois du lieu, et, à défaut, à celui du port le plus voisin ; cette communication tient lieu du rapport de mer ; le consul atteste sur le livre de bord même que communication lui en a été donnée. Les mêmes formalités sont remplies, lorsque le capitaine a dû vendre le navire déclaré innavigable.

Tout capitaine doit avoir à bord, outre le livre de bord, l'acte de nationalité et celui de propriété, les connaissements et contrats d'affrétement, le passe-port et les acquits des douanes.

S'il se produit des avaries, soit en chargeant ou en déchargeant, soit pendant le voyage, ou si le capitaine est obligé de faire relâche par suite d'un sinistre, le capitaine doit, dans les vingt-quatre heures, se présenter devant l'une des autorités du lieu et produire un rapport succinct sur les circonstances du sinistre. Puis, dans un délai de huit jours, il présente au tribunal un rapport détaillé avec le livre de bord à l'appui. Si le naufrage a lieu en pays étranger, le rapport est fait suivant les formes réglées par la loi et les usages du pays, lorsqu'il est présenté aux autorités du lieu, à défaut de consul suédois ; mais, s'il y a un consul, la production du livre de bord suffit, comme il est dit plus haut. Le

capitaine, empêché, par un motif légitime, de faire son rapport dans le délai prescrit, doit faire constater cet empêchement. Si le livre de bord est perdu ou s'il n'en a pas été tenu, cette circonstance est certifiée par tout l'équipage. Le capitaine atteste sous serment, devant le tribunal, la sincérité de son rapport, et les faits qui y sont consignés sont également attestés par l'équipage; le tribunal peut entendre d'autres témoins, s'il y a lieu. Le rapport, ainsi affirmé, peut néanmoins être attaqué par toute personne intéressée, qui est admise à fournir la preuve contraire.

Le capitaine est tenu, sous sa responsabilité personnelle, de réparer, avant le départ, toutes les avaries qui se sont révélées, de veiller à ce que l'équipage soit suffisant et à ce que le navire soit convenablement gréé et avitaillé. Enfin, il ne doit pas prendre un chargement excessif et répond des vices d'arrimage.

Lorsqu'il se trouve dans le port où est domicilié l'armateur, le capitaine ne peut, excepté pour l'engagement des gens de mer, consentir aucun engagement qui oblige l'armateur. Partout ailleurs, et pour tout ce qui concerne l'armement, l'entretien et l'affrétement du navire, ainsi que pour tout ce qui est relatif à l'expédition, il engage l'armateur par ses actes. Si, partout ailleurs que dans son port d'attache, il a besoin de fonds pour le navire, il peut, quand les circonstances ne lui permettent pas d'attendre les instructions de l'armateur, faire attester la nécessité de l'emprunt par le consul, et, à défaut, par l'autorité étrangère compétente. S'il ne trouve pas à emprunter, il peut vendre partie de la cargaison jusqu'à concurrence des besoins. — Lorsque la nécessité est ainsi établie, l'armateur est obligé au remboursement des fonds empruntés, même s'ils n'ont pas reçu l'emploi indiqué. — Les marchandises vendues sont remboursées au cours du lieu de destination, déduction faite du fret, des droits de douane, des frais de déchargement et de tous autres droits auxquels elles auraient été soumises en cas d'heureuse arrivée. — L'armateur n'est tenu des engagements du capitaine que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret, à moins qu'il n'ait contracté une obligation personnelle. S'il a restreint, par la

convention, le mandat légal du capitaine, il n'est pas admis à opposer ces restrictions aux tiers.

Si le navire est en danger par suite de l'état de guerre, ou s'il y a blocus du port de destination, le capitaine doit relâcher au port suédois ou neutre le plus voisin, en attendant les ordres de l'armateur.

Le capitaine ne peut vendre le navire qu'en cas de déclaration d'innavigabilité.

Il est de son devoir de rendre des comptes à l'armateur, chaque fois que celui-ci l'exige, pendant le voyage; et, à la fin du voyage, il doit rendre ses comptes définitifs, dans le mois du jour du déchargement. Si, dans les trois mois qui suivent la répartition des bénéfices, l'armateur n'a pas attaqué les comptes du capitaine, il n'a plus de recours contre lui.

Le capitaine répond personnellement de sa faute et de sa négligence; l'armateur n'en répond, de son côté, que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret; si la faute est reprochable à un homme de l'équipage, l'armateur en répond dans les mêmes conditions.

Une ordonnance relative aux mesures à prendre pour éviter les collisions, reproduit les principales règles admises dans la législation française et de droit commun. — Nous reviendrons, en traitant du délaissement et des avaries, dans la partie des assurances, sur les questions de responsabilité du capitaine, en matière d'abordage.

Norwége. — La Norwége ayant conservé l'ancienne loi maritime danoise, même après son annexion à la Suède, nous renvoyons ici à ce que nous avons dit plus haut. (Voir *Danemarck*, p. 220.)

Russie. — L'engagement du capitaine doit être fait par écrit, par l'entremise d'un courtier et en double original. — Dès qu'il est engagé, le capitaine est responsable des avaries survenues par sa faute au navire ou aux marchandises. Avant le départ, il vérifie et fait constater si le navire est en bon état; à défaut de cette vérification, il est présumé l'avoir reçu tel, et il y a présomption que les avaries qu'il n'aurait pas constatées sont survenues par sa faute. — Dans le lieu du domicile de l'armateur ou de son fondé de pouvoirs, il ne peut procéder à des réparations au bâtiment

ni à des achats d'agrès, sans leur consentement. — Il doit aussi être autorisé d'eux pour changer la destination du navire.

Le capitaine répond de son ignorance et de son incurie aussi bien que de sa faute; et il doit rembourser à l'armateur les dommages dont celui-ci est tenu, à cet égard, envers les tiers.

Depuis son départ jusqu'à son arrivée à bon port, il lui est interdit de quitter le bâtiment. Il ne doit pas descendre à terre sans avoir remis le commandement au second, et doit maintenir à bord un équipage suffisant : le sixième de l'équipage au moins, dans un port ou en rade, et la moitié en pleine mer. S'il y a péril, il doit tout mettre en œuvre pour sauver le navire et le défendre. — Si une voie d'eau se manifeste par la négligence du capitaine, du pilote ou du charpentier, chacun d'eux, en ce qui le concerne, répond des dommages. Le capitaine doit poursuivre contre le pilote la réparation des dommages qu'il a pu causer par sa faute. — Il répond du dommage causé par tout marin qu'il a engagé sans avoir exigé ses papiers. — Lors du chargement et du déchargement, le capitaine veille à ce que l'ouverture des écoutilles n'endommage pas les marchandises.

A l'arrivée dans un port ou une rade, le capitaine est tenu de se présenter devant le consul russe et de lui remettre ses livres et papiers de bord.

Aucun capitaine ne doit décharger de lest dans un port autre que ceux de Libana et de Cronstadt, pour lesquels il existe des règlements particuliers. Les agents de la douane surveillent le déchargement du lest et en désignent les emplacements.

Le capitaine doit avoir à bord, toutes les fois que le navire porte plus de 20 tonneaux, l'acte de propriété du navire, l'acte de congé et la passe de douane; il lui est encore prescrit d'avoir à bord le Code de commerce russe et toutes les lois sur la marine.

Il lui est prescrit de tenir un compte exact des sommes qu'il a reçues, du fret encaissé et des bénéfices réalisés, des sommes envoyées à l'armateur ou dépensées pour son compte. — A la fin de chaque voyage, il présente ses comptes à l'armateur, avec les pièces à l'appui; et il ne peut réclamer ses loyers qu'après règlement définitif. — S'il est obligé à des achats de vivre ou à des réparations, et qu'il n'ait ni argent ni crédit, il peut emprunter

sur le navire (art. 620 à 647 du Code de commerce russe).

Lors même qu'il y aurait un pilote à bord, le capitaine est tenu d'employer, dans les lieux où il s'en trouve, les pilotes des côtes ou des ports, assermentés pour ce service; et cela, sous peine de responsabilité personnelle du capitaine. Le pilote, ainsi employé, répond de tous dommages qui ne sont pas le résultat de la force majeure, jusqu'à ce que le navire soit en sûreté dans le port ou dans la rade. Le capitaine doit remettre au pilote, dès qu'il monte à bord, un écrit scellé, dans lequel il énonce l'étendue du bâtiment et son tirant d'eau. Si cet écrit n'est pas remis ou s'il y a dissimulation, le capitaine paie cinq roubles par pouce qu'il aura dissimulé ou faussement déclaré, sans préjudice de toutes autres réparations judiciaires, s'il en résultait un préjudice pour le bâtiment (art. 877 à 884 du Code de comm. russe).

Les devoirs du capitaine envers les chargeurs sont tracés dans les art. 724 à 753. S'il se trouve au lieu du domicile de l'armateur, le capitaine ne peut consentir d'affrétement sans son consentement. Dans un port étranger, il doit encore requérir son autorisation ou ses instructions. A défaut de réponse par l'armateur, il peut affréter, s'il prouve qu'il ne pouvait différer sans exposer le navire ou la cargaison à quelque dommage. S'il a affrété et que l'armateur refuse sa ratification, il peut, si le chargement n'est pas encore commencé, se refuser à l'exécuter; mais l'armateur est alors tenu de payer à l'affréteur l'indemnité fixée par la loi pour inexécution. Si le chargement est commencé, et que l'armateur ne paie pas aussitôt cette indemnité, le capitaine est tenu de remplir son engagement, d'en donner avis à l'armateur et de lui demander des instructions sur la conduite qu'il doit tenir au retour du navire (voir *infrà*, chap. v, *De l'affrét.*, Russie).

Le capitaine dresse un état détaillé des marchandises qu'il prend à bord et de la nature du chargement. Cet état doit être conforme au registre que doit tenir le pilote; il est dressé en autant d'originaux qu'il y a d'intéressés. Au lieu de débarquement, le capitaine remet les marchandises conformément à l'état signé de lui; il ne doit faire la délivrance qu'après avoir reçu paiement du fret. — En cas de différence entre les divers originaux, celui signé du capitaine fait foi, à moins de dol ou de fraude.

Le capitaine doit veiller à ce que le navire ne soit pas surchargé, et mettre à la voile au jour convenu, sans dérouter volontairement pendant le voyage.—Si, dans le contrat d'affrétement, il a déclaré une contenance plus forte que celle du navire, il devient responsable envers l'armateur, et, par suite de l'impossibilité d'exécuter le traité d'affrétement, il lui doit le montant du fret. — Le capitaine répond des avaries survenues aux marchandises pendant le déchargement; si le dommage est dû à l'incurie d'un homme de l'équipage, il lui est fait un prélèvement sur son salaire. — Le capitaine surveille l'arrimage; il doit prévoir le dommage résultant de la confusion des marchandises ou du voisinage de celles qui peuvent détériorer les autres. L'armateur doit à l'affréteur la réparation du préjudice ainsi causé, sauf son recours contre l'armateur.

Si des réparations nécessaires obligent au déchargement de la cargaison, le capitaine peut louer un autre bâtiment pour y transborder les marchandises; dans ce cas, les frais de transport sont calculés suivant les prescriptions de la loi sur les avaries.

Le capitaine ne répond pas des événements provenant de force majeure; mais il doit, au premier port de relâche, faire à ce sujet son rapport devant le consul ou l'autorité compétente, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, sous la foi du serment, par l'entremise d'un courtier et avec l'assistance de deux témoins. La même formalité est remplie par le pilote, assisté de deux hommes de l'équipage au moins qui jurent que le dommage ne provient pas de leur faute ou négligence (art. 825 et 826).

Nous traiterons au chapitre *Du délaissement et des avaries*, aux *Assurances*, de la responsabilité du capitaine, en matière d'abordage. Nous constaterons seulement ce principe que si la collision est le résultat de la force majeure, sans qu'il y ait faute de part ni d'autre, le dommage est supporté en commun par les deux navires, en proportion du prix de chacun d'eux, et sans que la cargaison y contribue. S'il y a faute de la part des deux capitaines, chacun supporte ses avaries propres.

Ile de Malte. — Le capitaine recrute l'équipage, en consultant les propriétaires du navire, s'il est présent au lieu de leur domicile; et ceux-ci peuvent demander, s'ils n'ont pas été consultés,

la réduction des loyers exagérés. Le capitaine ne peut recruter un matelot déjà engagé pour un autre navire. — L'équipage ne peut être licencié par le capitaine qu'en cas de vente du navire ; il est dû alors à chaque matelot une indemnité d'un mois de salaire, outre ses frais de retour. — Le capitaine engage l'armateur pour les obligations relatives au navire et à l'expédition, pourvu que la nécessité en soit justifiée par les tiers. En cas de refus de l'armateur ou des propriétaires de reconnaître ces engagements ou de les autoriser, le capitaine proteste au consulat et les cite en justice afin de prouver la nécessité. — En cours de voyage, il est permis au capitaine de contracter tous emprunts nécessaires pour continuer la route, de vendre partie des apparaux ou même des marchandises, mais à charge d'en rembourser la valeur au prix de celles qui restent, au lieu de destination. — Tout engagement et toute dépense sont portés par le capitaine sur le livre de bord; ce livre est tenu par l'écrivain que le capitaine ne peut destituer sous aucun prétexte, sans l'avis des propriétaires. — Le capitaine peut emprunter sur le navire, mais il ne peut le vendre sans le consentement des propriétaires, à moins qu'il n'y ait déclaration d'innavigabilité.

Le capitaine répond de la faute la plus légère : il doit avoir à bord des cartes et tous les documents propres à la navigation. — Avant de quitter le port, il doit s'assurer que son bâtiment est pourvu de tout ce qui est nécessaire. La loi anglaise, en ce qui concerne la visite et les devoirs du capitaine à l'effet de prévenir les sinistres et les abordages, est ici applicable (voir *infrà*, p. 211). — Le capitaine doit, avant le départ, remettre à l'armateur une police de son chargement. — Il est responsable du déroutement volontaire et des pertes ainsi occasionnées ; il doit aux chargeurs, comme indemnité du retard, l'intérêt de terre du jour où il a changé le voyage jusqu'au jour où ils rentrent dans leur capital. Il y a déroutement volontaire si, sans ordre de l'affréteur ou sans nécessité, il fait relâche dans un port pour prendre chargement. — Il lui est interdit d'abandonner le navire, tant qu'il est possible de le réparer au prix de quelques soins extraordinaires ; et si l'abandon est justifié, il doit préalablement prendre l'avis des principaux de l'équipage ; il doit sauver d'abord les livres et papiers

de bord et les documents les plus précieux. — La crainte d'être fait esclave ou prisonnier, l'appréhension d'un incendie ou d'un naufrage peuvent justifier l'abandon. — En cas d'empêchement de continuer le commandement, le capitaine doit en référer aux propriétaires du navire ; mais il ne peut se substituer personne, sous peine de répondre de tous dommages. — Il ne lui est pas permis de faire un chargement excessif, ni de charger des marchandises sur le tillac. — Il lui est interdit de faire le commerce pour son propre compte, sans la permission des affréteurs. — Il peut charger une pacotille, pourvu qu'elle n'excède pas le poids de dix quintaux et la valeur de 200 écus ; en tout cas, sa pacotille ne doit pas être de même nature que les marchandises des affréteurs; la pacotille ne paie aucun fret. — Le même droit est accordé aux gens de l'équipage.

Le capitaine qui ne porterait pas secours à un autre navire en danger serait passible de dommages-intérêts. — Dans tous les passages dangereux, le capitaine doit, alors même qu'il serait pourvu d'un brevet de pilote, prendre à bord un pilote du lieu.

Le rapport de mer, en cas de sinistre, et la preuve de la force majeure se font comme en droit anglais (voir *suprà*, p. 211 et suiv.).

Le capitaine doit rendre compte de sa gestion à l'armateur, à la fin du voyage ou de son engagement.

Le capitaine ne peut affréter le navire, sans l'ordre des propriétaires, à moins qu'il n'ait reçu un pouvoir spécial à cet effet.

Les coutumes maltaises tracent encore quelques règles particulières sur les devoirs du capitaine à l'égard des chargeurs. — Le capitaine doit délivrer les marchandises, conformément à la police de chargement, qui est obligatoire pour constater la réception des marchandises par le capitaine. — Si, lors du déchargement, le capitaine ne trouve pas le destinataire ou consignataire, il fait le dépôt entre les mains du consul de sa nation ou des autorités locales.

États-Unis. — Il est de principe que les engagements du capitaine n'obligent les propriétaires du navire qu'autant que la nécessité absolue est prouvée. Ainsi il ne peut vendre le navire que s'il y a déclaration d'innavigabilité, et ne peut l'engager qu'autant qu'il soit indispensable de se procurer des fonds pour la réparation

du navire ou la continuation du voyage. Encore ne doit-il recourir à cette mesure que s'il lui est impossible de trouver des fonds par un autre moyen et s'il n'y a pas dans le port où il se trouve de correspondant de l'armateur. Il lui serait même permis d'engager tout ou partie de la cargaison; mais il ne peut le faire que s'il n'y a pas d'autre moyen de continuer la route ; et en tout cas, il n'a plus ce droit dès qu'il est parvenu au port de destination. Les marchandises ainsi vendues sont évaluées au prix du lieu de destination, et les intérêts ne courent contre le capitaine que s'il y a dol ou fraude. Enfin le capitaine serait même autorisé à tirer une lettre de change sur l'armateur. — S'il a déboursé ses fonds personnels, il peut en faire la retenue sur le fret, jusqu'à concurrence de ce qui a profité au navire. Les armateurs sont tenus d'une manière illimitée, et sans le bénéfice de l'abandon du navire et du fret, tant que le capitaine a agi dans les limites de son mandat légal. Ainsi s'explique l'intérêt à exiger rigoureusement la preuve de la nécessité des engagements. Tels sont les principes admis par l'usage et la jurisprudence, à défaut de loi écrite.

Avant le départ, le capitaine est tenu d'avoir à bord tous les papiers nécessaires : le livre de bord, le rôle de l'équipage, le passe-port maritime, la liste des passagers ; et cela, sous peine d'une amende de 200 dollars (Actes des 1er juin 1796 et 2 mars 1803). Le capitaine doit avoir, en outre, l'acte de propriété du navire, et ce titre suffit aux bâtiments de petit cabotage.

Il est du devoir du capitaine, ainsi que des armateurs, de mettre le navire en état de pouvoir transporter la cargaison à bon port; ainsi il doit surveiller le gréement, l'armement et l'équipement ; et l'inobservation de cette règle donne lieu contre lui à des dommages-intérêts. — Du reste la législation des États de l'Union ne prescrit pas la visite du navire avant le départ.

Le capitaine ne doit s'immiscer dans aucun commerce prohibé par les lois du pays ou les lois étrangères, de manière à mettre en péril le navire et la cargaison. S'il est reconnu, même après la signature des connaissements, que les marchandises chargées sont un objet de contrebande, le contrat d'affrétement est nul, et le capitaine n'est pas tenu de dommages-intérêts s'il refuse de partir. — Le capitaine ne peut

dévier de sa route, s'il n'y a force majeure. — Il répond des avaries survenues aux marchandises, à moins qu'il ne prouve que ces avaries ont été causées par la fortune de mer. — Si, d'après la charte-partie, les affréteurs ont le droit de nommer le capitaine, ils sont par cela même substitués à l'armateur pour la responsabilité des engagements que nécessite le voyage. — La force majeure, et tel serait le blocus du port de destination, annule le contrat d'affrétement. — Le capitaine est tenu de livrer les marchandises dans un délai convenable.

Nous ne trouvons dans la législation des États-Unis aucune disposition concernant le rapport de mer par le capitaine, en cas de sinistre. Les circonstances qui déterminent la responsabilité du capitaine pour faute ou négligence, sont abandonnées à l'appréciation du juge. — En matière d'abordage, la responsabilité du capitaine abordeur est déterminée suivant que le juge apprécie qu'il y a ou non faute du capitaine. Ainsi il est admis, conformément au droit commun, que si l'abordage ne peut être imputé à la faute, soit du capitaine abordeur, soit du capitaine abordé, et que la force majeure se présume, chacun des deux navires supporte séparément sa part de dommages. — Le capitaine ne répond pas personnellement de la faute reprochable au pilote, bien que les dommages qui en résultent soient à la charge du navire.

Brésil. — Le capitaine compose l'équipage ; mais s'il se trouve au lieu du domicile des propriétaires du navire ou de l'armateur, il doit les consulter ; en tout cas, on ne peut lui imposer aucun matelot contre sa volonté. S'il embauche un matelot déjà engagé par un autre capitaine, il est puni d'une amende de 100 réaux, par chaque contravention ; et si, par suite de ce fait, le départ du navire subit un retard, il doit la réparation de ce préjudice.

Le capitaine doit mentionner, jour par jour, tous les événements du voyage et tous les faits de sa gestion dans trois livres qui lui sont remis par les agents préposés à l'immatriculation, et il répond du préjudice que peut causer l'irrégularité des écritures. Ces trois livres sont : le livre de chargement, le livre de comptes et le Journal de navigation.

Tous les rapports et procès-verbaux faits à bord pour prouver les sinistres, avaries ou pertes, doivent être confirmés par le ser-

ment du capitaine en présence des autorités compétentes du premier lieu où il aborde. Il y a lieu de procéder ensuite à l'interrogatoire du capitaine, des officiers et gens de l'équipage et des matelots, afin de vérifier les faits énoncés dans le Journal de navigation, s'il a pu être sauvé.

Avant de quitter le port de chargement, le capitaine doit faire inventorier, en présence du pilote et du second de l'équipage, les amarres, ancres, voiles et tous agrès du navire, avec la déclaration de l'état dans lequel ils se trouvent. Cet inventaire est signé du capitaine, du pilote et du second. Toutes les détoriarations que peuvent subir ces objets, pendant le voyage, sont notées au Journal de navigation, avec les mêmes signatures.

Le capitaine est tenu de rester à son bord depuis le commencement du voyage jusqu'à l'arrivée du navire à bon port ; il doit prendre un pilote dans les passages où des règlements le prescrivent ou lorsque l'usage ou la prudence le lui conseille, sous peine de répondre des pertes et dommages que causerait sa faute.

Le capitaine ne peut dévier de la route qu'il doit suivre, ni prendre une détermination extraordinaire d'où peut résulter un dommage pour le navire ou la cargaison, sans prendre l'avis de tous les officiers de l'équipage ; et en présence des intéressés au navire ou à la cargaison, s'ils se trouvent à bord. Après ces délibérations et toutes celles que la loi lui prescrit de prendre avec les officiers du bord, il peut se décider pour l'avis contraire à celui de la majorité, selon qu'il le juge convenable ; mais il le fait sous sa responsabilité personnelle.

Il n'est pas permis au capitaine d'abandonner le navire, quel que soit le péril, hors le cas de naufrage et alors que l'abandon est jugé indispensable ; il doit employer la plus grande diligence pour sauver les effets du navire et la cargaison, et surtout les livres et papiers de bord, l'argent et les objets précieux. Si, malgré ses précautions, les objets sauvés viennent à être perdus ou volés, le capitaine n'en est pas responsable.

La défense de faire relâche, hors le cas de force majeure, les formalités qu'il doit remplir en entrant dans un port étranger et celles qui lui sont imposées à la fin du voyage, sont réglées comme en droit portugais (voir *suprà*, p. 194 et suiv.). La loi

brésilienne ajoute que le capitaine qui aurait omis de porter sur les livres de bord les mentions prescrites par la loi serait passible d'une amende de 100 réaux par chaque contravention.

Le capitaine fait les affrétements, selon les instructions qu'il reçoit, partout ailleurs qu'au lieu du domicile des propriétaires du navire, de leurs fondés de pouvoirs ou de leurs consignataires ; mais, dans ce lieu, il ne peut affréter sans leur autorisation expresse, ni prendre un engagement important. — Il oblige les propriétaires du navire par ses engagements en pays étrangers, par ses emprunts sur le navire ou sur le fret acquis, par la vente des marchandises pour le navire ou l'expédition, suivant les mêmes règles qu'en droit français. Il ne peut prendre de tels engagements que s'il n'a pas entre les mains de fonds appartenant au navire, si le propriétaire ou son fondé de pouvoirs n'est pas présent, s'il n'y a sur les lieux aucun des intéressés à la cargaison, ou enfin si, étant présents, ils ne fournissent aucune provision. Lorsque l'emprunt a été résolu, d'accord avec les principaux de l'équipage, le Journal de navigation mentionne les causes qui le rendent nécessaire. De plus, la nécessité doit être justifiée devant le juge du tribunal de commerce du lieu où se fait l'emprunt ou la vente des marchandises, et en pays étranger, devant le conseil brésilien. Le capitaine qui omet de déclarer dans les actes que les fonds doivent servir à la réparation ou au ravitaillement du navire, ne contracte qu'une obligation purement personnelle vis-à-vis des créanciers, sans préjudice toutefois de leur action contre les propriétaires du navire, s'ils prouvent que les dépenses faites ont profité à ses besoins. Il a le droit de se faire rembourser les dépenses nécessaires qu'il a pu faire de ses deniers personnels, lorsqu'elles ont profité au navire, et qu'il a agi dans les limites de ses instructions ou de son mandat légal.

Il est du devoir du capitaine de veiller à la garde et à la conservation des marchandises à bord, à leur arrimage dans de bonnes conditions et à leur prompte délivrance sur la présentation des connaissements ; sa responsabilité, à cet égard, commence du jour du chargement jusqu'à celui du déchargement au port de destination. — Il ne peut charger de pacotille sans le consente-

ment exprès et par écrit de l'affréteur en totalité, ni recevoir aucun chargement d'une autre personne, sans être tenu à cet égard du paiement du fret ni sans répondre du préjudice qu'il peut ainsi causer.

S'il navigue à profit commun sur la cargaison, il ne peut faire aucun commerce pour son compte particulier, s'il n'y a convention contraire ; en cas de contravention, les bénéfices qui en résulteraient appartiendraient aux autres coïntéressés, et les pertes resteraient à son compte personnel. Il ne lui est pas non plus permis de faire avec les chargeurs des traités publics ou secrets en vue d'un bénéfice particulier, ou à quelque titre et sous prétexte que ce soit ; et, s'il contrevient à cette défense, les risques qui en résultent courent pour son compte et celui des chargeurs ; tandis que tout le bénéfice serait dévolu aux propriétaires du navire.

Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire, faute de paiement du fret ; mais il a le droit d'exiger des chargeurs ou de leurs consignataires, avant de faire livraison, qu'ils déposent le montant du fret, de la contribution aux avaries communes et des dépenses faites pour les marchandises, ou qu'ils fournissent caution ; faute par les chargeurs d'y satisfaire, le capitaine peut requérir saisie aux fins dont nous parlons ; il peut aussi demander le dépôt en mains tierces ou même la vente immédiate, dans le cas où les marchandises sont sujettes à dépérissement, de garde difficile ou dispendieuse. L'action du capitaine afin de saisie n'est plus recevable après l'expiration de trente jours, à compter de celui du déchargement. Il a été jugé par arrêt de la cour de Rio Janeiro, du 29 novembre 1858, que le délai de trente jours court contre le capitaine, même quand il a été souscrit par le chargeur une lettre de change pour le paiement du fret convenu. — Si le capitaine ne trouve pas le consignataire au lieu de destination, ou qu'il ne se présente pas pour recevoir les marchandises, il peut se faire autoriser judiciairement à opérer le dépôt entre les mains d'une tierce personne qui acquitte le fret dû pour compte de qui il appartiendra.

Le capitaine répond des dommages survenus au navire ou à la cargaison par sa faute, sa négligence ou son impéritie, sans

préjudice de l'action criminelle, s'il y a lieu; il répond civilement des vols ou de tous autres dommages dont les effets à bord peuvent être l'objet de la part des gens de l'équipage; il est encore responsable des amendes dont peut être frappé le navire pour inobservation des lois et règlements de police des ports, ainsi que du préjudice causé par l'insubordination de l'équipage, lorsqu'il n'a pas employé tous les moyens pour la prévenir ou la réprimer. — Le capitaine qui, hors le cas d'innavigabilité légalement déclarée, vend le navire sans autorisation expresse des propriétaires, répond des pertes et dommages résultant de la nullité de cette vente. — Il est tenu d'achever le voyage pour lequel il a été engagé ; et s'il quitte le commandement sans cause légitime, ou s'il se refuse à continuer le voyage, hors les cas de perte, guerre ou autre empêchement de force majeure, il répond des pertes et dommages résultant de sa faute, vis-à-vis des intéressés au navire et à la cargaison. Mais s'il a été congédié sans juste cause, il a droit à l'intégralité de ses loyers depuis le commencement du voyage et aux frais de retour, ainsi qu'aux autres avantages dont il se trouverait privé par le congé. S'il est congédié avant le commencement du voyage, il a droit à une indemnité, à moins de convention contraire.

A la fin du voyage, le capitaine rend compte de sa gestion au propriétaire du navire ou à l'armateur, remet les sommes qu'il a entre les mains, ainsi que les pièces à l'appui et les livres de bord. Le propriétaire ou l'armateur règle les comptes du capitaine et lui rembourse ce qui peut lui être dû. S'il y a contestation sur les comptes, il solde néanmoins et sans délai les loyers du capitaine, sauf à celui-ci à fournir caution, s'il y a lieu.

Le capitaine qui est en même temps propriétaire du navire répond, envers les affréteurs et les chargeurs, de toutes les obligations qui peuvent être à sa charge, en sa qualité de capitaine. — S'il est copropriétaire du navire, sa part et le profit qui en revient sont affectés par privilége à ses dettes envers la communauté (art. 496 à 537 du Code de comm. brésil.).

La responsabilité du capitaine, quand il y a un pilote à bord, est réglée par les art. 539 à 542. — Lorsque le pilote juge nécessaire de changer de route, il en avertit le capitaine qui, s'il ap-

précie ses motifs, doit en délibérer avec les principaux de l'équipage, qui signent le procès-verbal inséré au journal de navigation. Le pilote obéit ensuite aux ordres du capitaine sur qui retombe toujours la responsabilité de la décision qu'il a prise. — Le pilote repond des pertes ou dommages survenus au navire ou à la cargaison par sa faute, sa négligence ou son impéritie; sa responsabilité n'exclut celle du capitaine que quand celui-ci n'est pas lui-même en faute. — En cas de mort ou d'empêchement de force majeure du capitaine, le commandement du navire revient au pilote, et, à son défaut, au second de l'équipage, avec tous les droits, obligations et prérogatives qui résultent du mandat du capitaine. — Le second qui, chargé par le capitaine de recevoir les marchandises, n'en a pas tiré reçu ou n'a pas remis au capitaine toutes les pièces y relatives, est personnellement responsable, de ce chef, à raison des pertes et dommages ainsi causés.

Les devoirs du capitaine, en cas de naufrage et de sauvetage sont tracés par les art. 731 à 739 du Code brésilien, suivant des principes conformes à ceux de la législation hollandaise sur cette matière (voir *suprà*, Pays-Bas, p. 199 et suiv.). Nous renvoyons également à la loi hollandaise sur la relâche forcée, dont les dispositions sont à peu près reproduites par les art. 740 à 748 du Code brésilien (voir Pays-Bas, *ibidem*).

En matière d'abordage, un décret impérial du 13 avril 1863 a mis en vigueur au Brésil, par suite d'une adhésion au traité intervenu à ce sujet entre la France et l'Angleterre, les dispositions ayant pour objet les feux et les mesures à prendre pour prévenir les abordages. Nous renvoyons à cet égard à ce que nous avons dit sur ce point dans la législation française.

Suivant l'art. 750 du Code brésilien, s'il y a doute sur le point de savoir celui des deux capitaines sur lequel doit retomber la responsabilité de l'abordage, chacun des deux navires supporte séparément le dommage qu'il a éprouvé. Toutes les pertes résultant de l'abordage sont avaries particulières. Toutefois il y a exception dans le seul cas où, pour éviter un plus grand dommage devant résulter d'un abordage imminent, le capitaine du navire menacé coupe ses amarres et est ainsi poussé sur un autre

navire. Dans ce cas, et en admettant qu'il n'y ait de faute reprochable à aucun capitaine, les dommages survenus au navire ou à la cargaison sont répartis comme avarie grosse entre le navire, le fret et la cargaison de chacun des navires. — Si l'abordage a eu lieu en haute mer, et que le navire ait péri en cherchant à gagner un port de relâche, on présume que la perte a été causée par l'abordage (art. 751 et 752 du Code brésilien).

Buénos-Ayres. — Les pouvoirs du capitaine pour composer l'équipage, l'étendue de sa responsabilité, à raison de sa faute, de sa négligence et de son impéritie, son irresponsabilité quand la force majeure est prouvée, sa responsabilité à raison des faits des gens de l'équipage, celles qu'il encourt pour vice d'arrimage, l'interdiction de charger sur le tillac pour les navires autres que ceux de petit cabotage, la responsabilité des propriétaires du navire à raison des engagements que prend le capitaine pour les besoins ou pour la conservation du navire et des marchandises, ainsi que pour le succès de l'expédition, laquelle responsabilité est limitée au navire et au fret, sont réglés par le Code argentin suivant les mêmes principes que la loi portugaise et la loi brésilienne (Voir *suprà*, Portugal et Brésil, p. 194 et 235).

Le capitaine ne doit pas prendre en chargement les effets avariés ou emballés dans de mauvaises conditions, sans en faire mention dans les reçus ou connaissements. A défaut de cette mention, il est présumé que les effets ont été reçus en bon état.

L'obligation par le capitaine de reconnaître ou faire reconnaître par le second l'état des marchandises et d'en donner reçu, les conditions dans lesquelles il peut charger une pacotille, l'interdiction de faire aucune opération pour son compte, lorsqu'il navigue à profit commun, celle de faire aucun pacte public ou secret avec les chargeurs, qui puisse tourner à son bénéfice particulier, les soins à donner à la cargaison, l'obligation d'achever le voyage pour lequel il a été engagé et de ne pas abandonner le navire en cas de péril, son remplacement en cas d'impossibilité de force majeure de continuer le commandement, sont également réglés comme dans la loi brésilienne.

Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter le navire et de faire constater s'il est en bon état de navigabilité.

Il doit, en outre, comme le prescrit aussi la loi brésilienne, faire inventorier tous les agrès, apparaux et objets dépendant du navire.

Tout capitaine doit avoir à bord un livre de chargement, un livre de comptes et un journal de navigation, comme le prescrivent aussi la loi espagnole et la loi brésilienne. Il doit, en outre, avoir à bord : l'acte de propriété du navire, le passe-port, le rôle de l'équipage, les acquits de la douane, les polices d'affrétement et les connaissements, et enfin un exemplaire du Code de commerce.

L'obligation de rester à bord pendant toute la durée du voyage, celle de prendre des pilotes comme le prescrivent les règlements locaux, la défense de dérouter ou de faire relâche hors le cas de force majeure et sans avoir pris l'avis des principaux de l'équipage, ses devoirs en cas de naufrage ou d'échouement, les formalités du rapport de mer et l'enquête qui est faite ensuite, enfin le rapport qu'il doit présenter à la fin du voyage, sont aussi déterminés suivant les principes du droit portugais et du droit brésilien.

En règle générale, le capitaine doit prendre les ordres des propriétaires du navire et des affréteurs ou de leurs mandataires, lorsqu'ils se trouvent au lieu de leur domicile, et toutes les fois qu'il y a lieu de prendre une résolution importante. En cas de refus d'un ou plusieurs copropriétaires du navire de contribuer aux frais d'équipements et d'armements, le capitaine procède comme en droit français. Pendant le voyage, il est tenu de profiter de toutes occasions possibles d'informer l'armateur de l'état du navire. — S'il fait un chargement pour le voyage de retour, il lui est permis de faire assurer la cargaison ainsi que les sommes déboursées pour le navire.

Le droit du capitaine de faire les affrétements hors le lieu du domicile des propriétaires du navire, celui de faire, dans les mêmes conditions, les réparations nécessaires, d'emprunter, de vendre partie des marchandises, sont réglés comme en droit brésilien. Le capitaine doit justifier de la nécessité de faire l'emprunt ou la vente devant le tribunal de commerce du lieu où il traite cette opération. Du reste, le Code argentin reproduit encore les dispositions du Code brésilien en ce qui concerne la

responsabilité de l'armateur à raison des engagements pris pour le navire ou l'expédition. — Le capitaine ne peut emprunter ni engager le navire pour ses affaires particulières ; et, s'il est copropriétaire, il n'engage que sa part d'intérêt dans le navire ; il est personnellement responsable, s'il excède ce droit, de même que s'il aliène ou engage le navire ou la cargaison en dehors des cas prévus par la loi ; il ne peut pas davantage vendre le navire, s'il n'y a déclaration d'innavigabilité.

Si les vivres manquent à bord, il peut ordonner que les provisions particulières soient mises en commun.

Les devoirs du capitaine pour la délivrance des marchandises au lieu de déchargement, moyennant le paiement du fret, ses devoirs envers l'affréteur et enfin la reddition de ses comptes à la fin du voyage, sont déterminés comme en droit portugais et en droit brésilien (art. 1063 à 1135 du Code de comm. argentin).

La législation argentine reproduit encore les mêmes dispositions en ce qui concerne la responsabilité du capitaine, quand il y a un pilote à bord (art. 1136 à 1440).

Le devoirs du capitaine, en cas de naufrage (art. 1442 à 1471), et ceux en cas de relâche forcée (art. 1433 à 1461) sont conformes à la loi brésilienne qui reproduit elle-même les principes du droit hollandais et du droit portugais sur cette matière.

En matière d'abordage, les art. 1423 à 1432 reproduisent identiquement la loi brésilienne. Les règlements sont aussi les mêmes en ce qui concerne les feux et les mesures à prendre pour prévenir l'abordage.

Chili. — Le Code de commerce chilien, dans les art. 889 à 914, reproduit absolument les dispositions du Code argentin et n'y ajoute qu'un petit nombre de règles conformes d'ailleurs aux principes généraux (Voir *suprà*, Buénos-Ayres, p. 241).

La responsabilité du capitaine, quand il y a un pilote à bord, ses devoirs en cas de naufrage ou de relâche forcée, sa responsabilité en cas d'abordage, enfin les mesures à prendre pour prévenir les collisions, sont aussi identiquement les mêmes.

Pérou. — Le Code péruvien, dans les articles 602 à 716, reproduit les principes de la législation espagnole sur les droits et devoirs du capitaine (Voir *suprà*, Esp., p. 191).

Amérique centrale. — Mexique. — La loi maritime de ces divers pays est également conforme à la loi espagnole (Voir *suprà*, Esp., p. 191).

Pays musulmans. — La loi musulmane ne contient aucune disposition particulière sur les droits et devoirs du capitaine. Mais on admet généralement que son mandat est limité par son contrat d'engagement, et qu'il ne peut obliger le propriétaire du navire sans lui en référer. Du reste le commerce maritime est entre les mains des étrangers dont les rapports sont réglés suivant la loi déterminée par la nationalité du navire.

CHAPITRE IV

DES GENS DE MER.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

On désigne sous ce nom ceux qui sont engagés pour la conduite et la manœuvre d'un bâtiment. Nous examinerons successivement dans ce chapitre la nature et les formes de ce contrat, les circonstances qui peuvent le modifier, les devoirs du matelot, ceux du propriétaire de navire, et enfin la nature du privilége attaché aux loyers des gens de mer. Nous ferons remarquer d'abord, en ce qui concerne le mode d'engagement des gens de mer et les loyers, que les dispositions qui suivent s'appliquent au capitaine et aux autres officiers aussi bien qu'aux matelots. C'est ce que l'art. 212 du Code de commerce exprime en ces termes : « Toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat des matelots sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage. »

§ 1. — Du louage des matelots.

L'art. 250 du Code de commerce dispose : « Les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage, ou par les conventions des parties. »

Le matelot ne jouit des droits et priviléges attachés à cette qualité qu'autant qu'il est porté sur le rôle d'équipage. Ce rôle est ouvert par le capitaine, lorsqu'il procède, dans un port, à l'engagement des matelots; mais l'engagement n'est définitif que par la clôture du rôle; jusque-là le capitaine peut congédier le matelot, et si celui-ci a déjà été employé, il n'est considéré que comme journalier. Le recrutement des matelots par des agents de placement, autorisé par la plupart des législations, ne l'est pas en France; une circulaire ministérielle du 11 août 1865 interdit même aux agents de placement l'entrée du bureau de l'inscription maritime. Cette interdiction, qui peut se justifier, a fait regretter néanmoins qu'il n'y eût pas au commissariat de l'inscription maritime un registre où les capitaines et les armateurs, d'un côté, et les gens de mer, de l'autre, trouveraient les indications propres à faciliter les engagements.

Un tel règlement pourrait se concilier avec l'ordonnance de 1784. Cette ordonnance interdit aux autorités maritimes de s'entremettre dans les conditions d'engagement des matelots, et cela dans l'intérêt de la liberté des contractants; sauf aux commissaires à refuser d'admettre sur le rôle d'équipage les conventions contraires à l'ordre public ou à l'intérêt général.

Le capitaine est tenu, sous peine d'embarquement irrégulier, de présenter les gens de mer et les passagers

aux commissaires de l'inscription maritime, et en pays étranger, aux consuls qui les remplacent. Si l'engagement est fait dans un lieu où il n'y a pas de consul, le capitaine le fait régulariser au premier port où il rencontre un agent français.

Le commissaire donne lecture à l'équipage de l'engagement arrêté. Cet engagement fait foi quant aux conditions du contrat, et rien ne peut être prouvé contre ni outre son contenu.

On s'est demandé si ces derniers mots de l'art. 250 : « ou par les conventions des parties » indiquaient que ces conditions pouvaient suppléer au rôle de l'équipage. Mais la doctrine admet généralement que le législateur n'a eu en vue que les engagements de matelots dans les pays où il n'existe pas d'agents consulaires. La jurisprudence, au contraire, a admis une interprétation beaucoup plus large que celle des auteurs.

Les commissaires et administrateurs de l'inscription maritime sont spécialement chargés de la protection des gens de mer. Ainsi il entre dans leurs attributions de tenir les registres et les matricules des gens de mer, dont ils délivrent des extraits aux intéressés; ils exercent la police à l'égard de tout individu porté sur le rôle d'équipage d'un navire de commerce, et peuvent même infliger des peines disciplinaires; ils recherchent les déserteurs, dressent le tableau du mouvement de la navigation, expédient les permis de navigation, les rôles d'armement et de désarmement; ils passent en revue les équipages, surveillent leur composition, reçoivent le dépôt du rôle d'équipage dans les vingt-quatre heures de l'arrivée de tout bâtiment, font opérer en leur présence le paiement des salaires des équipages, constatent et dénoncent les infrac-

tions commises par les capitaines aux règlements d'embarquement et de débarquement, reçoivent toutes plaintes et déclarations relativement aux fautes, délits ou crimes commis à bord, reçoivent tous avis concernant les naufrages. Enfin ils président les tribunaux maritimes commerciaux, et ils administrent la Caisse des invalides de la marine, y compris celles des prises et des gens de mer; ils ont même le droit d'agir au nom des marins et en celui de la Caisse des invalides contre les débiteurs des salaires dus aux matelots; il a été jugé qu'ils pouvaient intervenir en tout état de cause, même en appel, et alors qu'ils n'avaient pas été partie en première instance (Cass., 20 nov. 1860 et 28 nov. 1866).

Le contrat qui intervient entre le capitaine et les gens de mer diffère essentiellement du louage de service. Tandis que le maître est cru sur son affirmation pour la quotité des salaires, le rôle d'équipage fait seul foi quant au montant des loyers. Cependant il est admis par l'usage, sans qu'il y ait besoin d'une stipulation expresse, que les matelots partant pour un voyage au long cours, reçoivent, la veille du départ, trois mois de salaires (Mars., 9 janv. 1835).

Les avances non mentionnées au rôle d'équipage ou non autorisées par le commissaire de l'inscription maritime ou le consul, sont considérées comme non avenues (Décret du 1er mars 1852). Si les avances étaient nécessaires et qu'il n'y eût pas d'agent consulaire dans le lieu où serait le navire, le capitaine ferait les avances après avoir pris l'avis des deux principaux de l'équipage, et en ferait mention sur le livre de bord (Circul. minist. du 12 août 1836).

Une autre différence consiste en ce que le domestique

peut être reproché comme témoin en faveur de son maître, tandis que le témoignage du marin est admis. Le domestique quittant son maître au mépris de son engagement est seulement passible de dommages-intérêts; le marin, au contraire, est requis, au besoin par la force, de remplir son engagement et ne peut déserter. Nous verrons enfin plus bas que les loyers du matelot sont insaisissables.

Il y a divers modes d'engagement. Il est généralement fait au mois ou au voyage. Lorsqu'il est fait au voyage, une somme fixe est déterminée pour toute la campagne. On décide qu'il est fait au mois et non au voyage, malgré les termes de la convention, quand, le salaire étant fixé à tant par mois pour un voyage déterminé, il est ajouté que les voyages postérieurs n'auront lieu qu'en raison des affrétements qu'on pourra obtenir, sans que l'engagement puisse excéder une année (Anvers, 28 fév. 1865). Aucune disposition ne limite la durée de l'engagement; mais il est d'usage d'admettre que les matelots soient liés pour toute la durée du rôle d'équipage, qui est d'une année pour les navires de cabotage (Décret du 19 mai 1862); l'armateur, de son côté, doit garder les matelots pendant le même temps (Cass., 4 août 1857). En conséquence, si l'armateur désarme avant le terme fixé pour la durée du rôle, il doit payer l'indemnité légale, fixée comme il sera dit au paragraphe suivant, pour la rupture après le voyage commencé (Rouen, 15 oct. 1806; Anvers, 16 oct. 1862).

Suivant la jurisprudence, le voyage s'entend du temps qui s'écoule entre l'embarquement des marins et le désarmement du navire (Cass., 5 juin 1851). Le voyage est commencé, relativement aux gens de mer, du jour de la clôture du rôle de l'équipage, et non du moment

où le navire met à la voile (Décret du 24 mars 1852).

L'engagement du matelot peut être fait au fret, c'est-à-dire moyennant une part dans le fret à gagner. L'art. 260 du Code de commerce dispose à cet égard : « Les matelots engagés au fret sont payés de leurs loyers seulement sur le fret, à proportion de celui que reçoit le capitaine. »

L'engagement peut enfin être fait au profit, c'est-à-dire moyennant une certaine part du produit de la pêche ou des autres bénéfices que peut réaliser le navire. Les matelots ainsi engagés ont droit au chapeau (Voir *suprà*, p. 146); leurs salaires fixés dans cette forme sont insaisissables au même titre que les loyers fixés par mois ou pour le voyage, et il en est prélevé une part pour la Caisse de la marine; mais ils doivent accepter les chances de la navigation qui retardent ou prolongent le voyage. Toutefois ils ne contribuent pas aux charges auxquelles le navire est affecté en garantie, et ils ne participent qu'à celles qui grèvent le fret (Mars., 24 déc. 1834).

§ 2. — Des circonstances qui peuvent modifier l'engagement des gens de mer.

D'après l'art. 270 du Code de commerce, « Tout matelot qui justifie qu'il est congédié sans cause valable a droit à une indemnité contre le capitaine. — L'indemnité est fixée au tiers des loyers, si le congé a lieu avant le voyage commencé. — L'indemnité est fixée à la totalité des loyers et aux frais de retour, si le congé a lieu pendant le cours du voyage. — Le capitaine ne peut, dans aucun des cas ci-dessus, répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire. — Il n'y a pas lieu à indemnité, si le matelot est congédié avant la clôture du rôle d'équipage. — Dans aucun cas, le capi-

taine ne peut congédier un matelot dans les pays étrangers. »

Le matelot débarqué par suite de faits imputables au capitaine est assimilé au matelot indûment congédié (Mars., 27 nov. 1860); il en est autrement de celui qui a été débarqué en vertu d'un ordre de l'autorité maritime (Havre, 31 janv. 1862). Malgré les termes de la fin de l'art. 270, les matelots peuvent être congédiés même en pays étranger, si les consuls ont les moyens de les faire embarquer et rapatrier (Décret des 4 et 19 mars 1852). Le débarquement du matelot peut avoir lieu moyennant toutes réserves quant à l'indemnité.

Nous avons déjà examiné, au chapitre II, les questions relatives au congé du capitaine (Voir *suprà*, p. 81).

Le voyage ne peut être prolongé ni changé sans le consentement du matelot. S'il est prolongé, il y a lieu à augmentation proportionnelle des loyers, sans préjudice de tous autres dommages-intérêts.

L'art. 255 du Code de commerce porte en effet : « Si le voyage est prolongé, le prix des loyers des matelots engagés au voyage est augmenté à proportion de la prolongation. » Le changement de capitaine ne modifie en rien l'engagement des matelots. Il n'en est pas de même du changement de navire et de voyage : le matelot peut alors demander son débarquement ; il a le même droit si, engagé pour un voyage d'aller et de retour, le navire, après le voyage d'aller, est frété pour une autre expédition.

Les cas de rupture volontaire ou forcée du voyage sont prévus par les art. 252 et 257 du Code de commerce. Art. 252 : « Si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, capitaines ou affréteurs, avant le départ du navire, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des

journées par eux employées à l'équipement du navire. Ils retiennent pour indemnité les avances reçues. — Si les avances ne sont pas encore payées, ils reçoivent pour indemnité un mois de leurs gages convenus. — Si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage sont payés en entier aux termes de leur convention. — Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et, en outre, pour indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés. — Les matelots loués au voyage ou au mois reçoivent, en outre, leur conduite de retour jusqu'au lieu du départ du navire, à moins que le capitaine, les propriétaires ou affréteurs, ou l'officier d'administration, ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant audit lieu de leur départ. »

Art. 257 : « Si les matelots sont engagés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement ni journées pour la rupture, le retardement ou la prolongation de voyage occasionnés par force majeure. Si la rupture, le retardement ou la prolongation arrivent par le fait des chargeurs, les gens de l'équipage ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire. — Ces indemnités sont partagées entre les propriétaires du navire et les gens de l'équipage, dans la même proportion que l'aurait été le fret. — Si l'empêchement arrive par le fait du capitaine ou des propriétaires, ils sont tenus des indemnités dues aux gens de l'équipage. »

Lorsque la rupture du voyage est le résultat de la force majeure, les matelots n'ont droit qu'à leurs salaires échus et aux frais de rapatriement (Mars., 9 mai 1864).

Le matelot engagé au mois a droit, quand le voyage

est rompu avant de mettre à la voile, à la moitié de ses salaires pendant la durée présumée du voyage, outre les avances qu'il a pu recevoir (Mars., 14 mars 1859, et Anvers, 28 fév. 1865).

Si le rôle contient la clause suivante : « L'équipage s'engage à suivre le navire dans toutes les destinations où peuvent l'entraîner les opérations commerciales, sans augmentation de ses salaires qui demeurent garantis par le fret acquis, en cas de naufrage ou de perte entière du navire; en cas de perte totale, les salaires cessent la veille du départ du dernier port », on décide qu'un changement de destination nécessité par la force majeure, par exemple, par une voie d'eau qui oblige à faire relâche, n'implique pas rupture du voyage dans le sens de l'art. 252 précité (Bord., 4 fév. 1858).

L'art. 256 prévoit le cas où le voyage est abrégé : « Si la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrétement, il ne leur est fait aucune diminution. »

Les cas d'interdiction de commerce et d'arrêt sont ainsi réglés par les art. 253 et 254 du Code de commerce. Art. 253 : « S'il y a interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou si le navire est arrêté par ordre du gouvernement avant le voyage commencé, il n'est dû aux matelots que les journées employées à équiper le bâtiment. »

Art. 254 : « Si l'interdiction de commerce ou l'arrêt du navire arrive pendant le cours du voyage, — dans le cas d'interdiction, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils auront servi. — Dans le cas de l'arrêt, le loyer des matelots engagés au mois court pour moitié pendant le temps de l'arrêt. — Le loyer des matelots engagés

au voyage est payé aux termes de leur engagement. »

Il est admis que les indemnités pour séquestration, payées par un gouvernement étranger, sont affectées par privilége au paiement des salaires.

Art. 265 : « En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès. — Si le matelot est engagé au voyage, la moitié de ses loyers est due s'il meurt en allant, ou au port d'arrivée. — Le total de ses loyers est dû s'il meurt en revenant. — Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due s'il meurt le voyage commencé. — Les loyers du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port. »

Art. 266 : « Le matelot pris dans le navire et fait esclave ne peut rien prétendre contre le capitaine, le propriétaire ni les affréteurs, pour le paiement de son rachat. — Il es payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris et fait esclave. »

Art. 267 : « Le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers. — Il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port. »

Art. 268: « L'indemnité est due par les propriétaires du navire si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire. — L'indemnité est due par les propriétaires du navire et du chargement, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre, pour le service du navire et du chargement. »

Art. 269 : « Le montant de l'indemnité est fixé à six cents francs. Le recouvrement et l'emploi en seront faits

suivant les formes déterminées par le gouvernement, dans un règlement relatif au rachat des captifs. »

Les cas de naufrage ou perte du navire sont prévus par les art. 258, 259 et 261 du Code de commerce.

Art. 258 : « En cas de perte, débris et naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer. — Ils ne sont point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers. »

L'art. 258 est de droit étroit et n'est pas même applicable au cas d'innavigabilité (Mars., 4 nov. 1861 ; et Bord., 22 juin 1863).

Art. 259 : « Si quelque partie du navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils ont sauvés. — Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret. »

Les matelots ont action jusqu'à due concurrence du sauvé, même contre l'armateur qui a fait délaissement aux assureurs (Cass., 6 mai 1867). Les frais de sauvetage priment même les loyers (art. 4 du décret du 24 mars 1852); mais les loyers priment les frais de rapatriement (Circul. minist. du 19 mai 1848). Si les objets sauvés et le fret dû pour ces objets produisent une somme supérieure aux loyers dus pour la traversée dans laquelle le navire a péri, l'excédant du produit du sauvetage sert à couvrir les loyers antérieurs.

Le fret des marchandises sauvées dont parle l'art. 259 *in fine*, exclut-il le fret acquis des marchandises antérieurement débarquées dans le voyage, avant le sinistre? Le tribunal de Marseille a décidé que le fret gagné alimente

par privilége la solde des matelots (Mars., 26 juin 1831).

Cependant il est admis en principe que les diverses escales faites par un navire, dans le cours de la même expédition, forment autant de voyages distincts; par suite les matelots perdent seulement les loyers afférents au voyage entrepris depuis le dernier chargement et dans lequel le navire a péri (Cass., 27 fév. 1867).

Comment se règle l'affectation du fret aux loyers des voyages antérieurs à celui dans lequel le navire a péri, lorsque, le navire étant affrété pour l'aller et le retour, gratis de fret d'aller et le fret payable seulement au retour, par exemple pour aller prendre charge à un lieu désigné, il vient à périr dans le voyage de retour? Bien que le capitaine n'ait bénéficié d'aucun fret d'aller, on décide néanmoins qu'un tel contrat d'affrétement dérogeant aux usages communs, ne peut être opposé aux matelots qui y sont restés étrangers, et qu'il y a lieu d'affecter le fret d'aller au paiement de leurs loyers, comme s'il avait été reçu par le capitaine (Mars., 18 oct. 1866, Havre, 11 fév. 1867; et Aix, 15 juillet 1867). On cite cependant plusieurs arrêts contraires de Bordeaux (5 janv. 1857, et 15 fév. 1859).

Toujours par application des principes généraux, on décide que, lors même que le fret a été payé d'avance au capitaine, les matelots ne peuvent prétendre un droit privilégié sur ce fret, lorsque le navire vient à périr dans le voyage (Mars., 7 sept. 1859).

L'art. 261 ajoute encore, en cas de naufrage : « De quelque manière que les matelots sont loués, ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés. »

Quant au capitaine qui, après le naufrage, est resté au

port de salut pour y veiller aux intérêts des propriétaires du navire et de la cargaison, il a droit à une indemnité au moins équivalente à sa solde pour le temps qu'il a passé à remplir son mandat.

Le législateur devait prescrire certaines règles pour la protection et la sauvegarde des intérêts des marins qui tombent malades ou blessés en cours de voyage : tel est l'objet des art. 262 à 264 du Code de commerce.

Art. 262 : « Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, ou s'il est blessé au service du navire. » — Art. 263 : « Le matelot est traité et pansé aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates. » — Art. 264 : « Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge ; il pourra même être congédié par le capitaine. — Ses loyers en ce cas ne lui seront payés qu'à proportion du temps qu'il aura servi. »

Le matelot qui tomberait malade après son inscription au rôle d'équipage, mais avant la mise à la voile, ne pourrait bénéficier de l'art. 262. Il en est de même de celui dont la maladie serait due à l'inconduite, à moins que, après la guérison, la maladie ne se soit développée de nouveau en pays étranger, sous certaines influences climatériques (Havre, 3 mai 1856). Même dans le cas où les frais de maladie seraient ainsi à la charge du matelot, l'armateur doit néanmoins faire l'avance des frais de rapatriement, sauf à les répéter contre le rapatrié (Bord., 27 nov. 1837). Il a été jugé que, dans le cas de maladie, le voyage pour lequel les loyers sont alloués au marin, s'entend de l'aller et retour, depuis le départ jusqu'au

désarmement, et non-seulement jusqu'à l'arrivée du navire au port de déchargement (Cass., 4 août 1857). Il n'y a pas lieu de distinguer si le marin a été soigné à bord ou à l'hopital ou même s'il a été rapatrié ou non (Cass., 4 juin 1850). Cependant le marin qui, après sa guérison, prendrait du service à bord d'un autre navire, perdrait, à partir du jour de son engagement, tout droit à l'indemnité (Mars., 22 avril 1858).

Si le marin malade est débarqué, le capitaine doit fournir caution pour le paiement des frais que peut occasionner la maladie (Ordonn. du 29 oct. 1833). Les agents de l'Inscription maritime et les consuls peuvent à cet effet exercer un recours contre les propriétaires du navire (Cass., 2 juin 1829 ; Conseil d'État, 27 août 1839).

Les frais funéraires sont à la charge du navire, comme étant la suite de la maladie (Ordonn. du 29 oct. 1833).

Le rapatriement, lorsqu'il y a lieu, se fait au prix d'un tarif obligatoire (Décrets des 7 avril 1860 et 14 sept. 1864; Circul. minist. des 22 mars 1862 et 9 mars 1864). Le matelot qui se rapatrie par bateau à vapeur, au lieu de revenir sur un bateau à voiles, prend à sa charge la différence du prix de passage. En général, le rapatriement doit se faire avec économie; le consul en taxe les frais par une ordonnance. L'engagement du marin sur un autre navire équivaut à la renonciation au droit de rapatriement.

On s'est demandé si, en cas de naufrage, les frais de rapatriement sont prélevés, non-seulement sur le montant du sauvetage, mais aussi sur l'ensemble des frets gagnés par le navire, depuis son départ du port d'armement jusqu'au jour du sinistre, dans des voyages intermédiaires; et pour

les navires au cabotage, depuis la délivrance du rôle d'équipage jusqu'au voyage dans lequel le navire a péri. Les tribunaux sont encore divisés sur cette question ; mais la cour de Cassation nous paraît avoir justement admis l'affirmative (Cass., 28 nov. 1866, et 27 fév. 1867).

Il y a même lieu d'admettre que le matelot a une action personnelle contre l'armateur, pour les frais de rapatriement, ainsi que pour les frais de traitement par suite de maladie. En effet, l'administration de la marine, lorsqu'elle fait l'avance des frais de rapatriement, conserve un recours contre l'armateur agissant comme subrogée aux droits du matelot, pour le recouvrement de ces avances. Or, l'action qui appartient à l'administration peut toujours être exercée par le matelot, et il y a lieu d'appliquer, pour cette action, la prescription trentenaire, puisque c'est elle qui est appliquée à l'administration exerçant son recours comme mandataire légal de l'armateur, et non celle d'un an, fixée par l'art. 433 (Cass., 2 juin 1829; Aix, 26 juillet 1864). Mais on cite un arrêt contraire de Nantes (24 mars 1866).

Ce n'est qu'en cas d'insuffisance des produits du sauvetage et des frets acquis, que le rapatriement se fait aux frais de l'État.

Si le matelot rapatrié tombe malade pendant la traversée, l'armateur supporte les nouveaux frais de la maladie, comme si ce matelot était encore au service du navire (Mars., 27 juin 1832).

Même en ce qui concerne les loyers du matelot, la libération de l'armateur par l'abandon n'est pas admise, lorsque l'engagement a été fait par le capitaine au lieu de la demeure de l'armateur; car on présume que celui-ci a dû se concerter avec le capitaine, et qu'il a ainsi con-

tracté une obligation personnelle (Cass., 30 août 1859; (Bordeaux, 6 août 1863).

En tout cas, la libération par l'abandon du navire et du fret ne peut jamais s'appliquer qu'aux loyers du dernier voyage pendant lequel le sinistre a eu lieu. Mais quant aux loyers dus pour des voyages antérieurs, dans lesquels il y a eu des frets gagnés, il est incontestable que le matelot a une action personnelle contre l'armateur. Celui-ci opposerait vainement que les frets encaissés par le capitaine auraient été employés en réparations et ne seraient pas arrivés entre ses mains (Rennes, 12 août 1863).

§ 3. — Des devoirs des matelots.

Les matelots encourent une responsabilité personnelle à raison de leurs fautes; mais elle se traduit contre eux par des amendes retenues sur leurs salaires. Si la loi leur accorde des priviléges spéciaux, ils n'en jouissent qu'à partir de la clôture du rôle d'équipage; car c'est seulement à partir de ce moment que leur engagement devient définitif. Par contre, ils sont astreints à une discipline sévère et à des pénalités graves pour refus d'obéissance à leurs chefs.

Ils sont tenus de se trouver au jour fixé pour équiper le navire et mettre à la voile. Le service du bâtiment auquel ils sont astreints comprend le chargement et le déchargement; et s'ils refusent le service, ils sont privés de leurs loyers pendant la durée du refus de service, indépendamment des autres peines. Toutefois le chargement auquel il doivent coopérer ne comprend que le transport des marchandises du quai à bord; et le déchargement, la mise des marchandises à quai, sans que le destinataire

puisse exiger le transport dans ses magasins ou la remorque sur des alléges.

Le matelot déserteur en cours de voyage répond, envers l'armateur, outre les peines qui peuvent l'atteindre, du préjudice que lui cause cette désertion, et notamment du surcroît de frais nécessité par son remplacement (Anvers, 16 octobre 1862). L'absence pendant trois jours fait présumer la désertion.

Aux termes de l'article 251 : « Le capitaine et les gens de l'équipage ne peuvent, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour leur compte, sans la permission des propriétaires et sans en payer le fret, s'ils n'y sont autorisés par l'engagement. » Néanmoins le coffre à l'usage des gens de mer n'est pas considéré comme pacotille.

§ 4. — Des devoirs de l'armateur envers les matelots.

Les devoirs de l'armateur envers les matelots comprennent : le paiement des loyers, l'obligation de pourvoir aux frais de maladie, au rapatriement et à la conduite, et enfin celle de pourvoir à la subsistance à bord.

A défaut de conventions, la ration du matelot doit être équivalente à celle que les règlements accordent aux marins de la flotte (Décret du 21 juillet 1860). L'administration a le devoir de veiller à ce que la nourriture soit saine et suffisante; le commissaire de l'Inscription maritime reçoit les plaintes à cet égard ; il peut même provoquer une expertise judiciaire et poursuivre l'application des peines portées par le décret du 24 mars 1852, sans préjudice des réparations civiles.

§ 5. — Du privilége attaché aux loyers des matelots, et de l'insaisissabilité des loyers.

L'armateur est personnellement tenu du paiement des loyers des matelots, sans pouvoir se soustraire à cette obligation par l'abandon du navire et du fret; tous les propriétaires du navire sont aussi tenus du paiement des loyers personnellement et solidairement; il suffit pour cela que les matelots soient inscrits au rôle d'équipage.

Outre cette action personnelle, les matelots ont encore un privilége, aux termes de l'art. 271 du Code de commerce qui dispose : « Le navire et le fret sont spécialement affectés aux loyers des matelots. » Ce privilége s'étend aux frets acquis antérieurement au voyage pendant lequel la perte du navire a pu avoir lieu, conformément à la distinction que nous avons établie plus haut, dans le cas où le navire fait plusieurs escales pendant la même expédition (voir p. 255). — (Cass., 27 fév. 1867.)

Le privilége des matelots prime celui des prêteurs à la grosse (Rennes, 20 juin 1854).

Outre le privilége de l'art. 271, les matelots peuvent exercer les droits de rétention des marchandises pour le paiement du fret, établi par les art. 305 et 307 du Code de commerce au profit de l'armement; et cela pour la garantie du paiement de leurs loyers à laquelle le fret est affecté; mais ils encourent les mêmes déchéances que l'armement (Cass., 20 mai 1857).

Le privilége des matelots sur les frets acquis est perdu pour eux, si le propriétaire du navire vient à tomber en faillite après avoir encaissé le montant de ces frets; il a été jugé, dans ce cas, que les matelots, n'étant pas considérés comme attachés au service de la personne, ne pouvaient

invoquer le privilége spécial que la loi accorde aux domestiques (Paris, 6 nov. 1866).

Les matelots jouissent encore d'un autre avantage : leurs loyers sont insaisissables, aux termes du décret du 4 mars 1852, rappelant d'anciennes ordonnances. Cette disposition d'ordre public est justifiée par la nécessité de protéger le marin contre ses propres entraînements. Il n'y a d'exception que pour la retenue de 3 pour 100 au profit de la Caisse des invalides de la marine, laquelle retenue est employée à constituer aux marins des pensions et demi-soldes également incessibles et insaisissables. (Lois des 13 mai 1791, 18 avril 1831, 9 oct. 1837, 21 juin 1856, 26 juin 1861 et 28 juin 1862.)

Il y a encore exception pour les dettes purement alimentaires, celles contractées pour nourriture, habillement et entretien de la famille du matelot, et enfin celles contractées avec l'autorisation du commissaire de l'Inscription maritime. Ainsi, bien que les loyers ne soient payés aux matelots qu'en présence du commissaire de l'Inscription maritime, pour être versés ensuite à la Caisse des gens de mer, il est d'usage que les marins fassent des délégations pour subvenir aux besoins de leurs familles.

Les loyers sont insaisissables, qu'ils consistent dans un salaire mensuel ou dans un profit sur le fret ou les bénéfices du navire (Dunkerque, 20 janvier 1859). Cependant le chapeau qui peut être accordé au second de l'équipage, quelquefois même aux matelots, n'est privilégié et insaisissable qu'autant qu'il est mentionné au rôle d'équipage (Havre, 31 avril 1864; Paris, 21 juillet 1865).

L'insaisissabilité s'applique aux loyers du capitaine comme à ceux de tout autre marin. Cependant on discute la question de savoir s'ils doivent être versés à l'administration

de la marine avant que le capitaine ait rendu ses comptes à l'armateur, attendu leur caractère d'insaisissabilité. Les tribunaux se sont partagés sur cette question; mais la jurisprudence la plus nouvelle admet que la promesse du salaire n'étant faite que sous la condition d'une fidèle exécution du mandat, le salaire du capitaine ne devient insaisissable que lorsqu'il est parfaitement liquide. Du reste, cette doctrine peut seule se concilier avec les dispositions générales sur la responsabilité du capitaine vis-à-vis de l'armateur (Mars., 6 juin 1860; Havre, 27 avril 1867).

L'insaisissabilité des loyers des gens de mer s'étend-elle à ceux des pilotes-côtiers? La négative est admise. En effet, il ne semble pas que les motifs qui ont fait introduire cette disposition en faveur des marins employés à de longues expéditions, puisse s'appliquer à cette classe de gens de mer (Rouen, 26 mars 1859).

§ 6. — Des actions et prescriptions relatives aux loyers des gens de mer.

Nous avons déjà vu que l'administration de la marine peut exercer l'action des matelots à raison de leurs loyers, et celle du capitaine et des autres officiers contre les propriétaires du navire. Or, il est admis que le tribunal du port d'armement où a été formé le rôle d'équipage, est compétent pour connaître des demandes de cette nature, ainsi que de toutes autres formées par les matelots ou par l'administration agissant pour leur compte, bien que l'armateur ne soit pas domicilié au lieu de l'armement (Mars., 1er août 1866).

La prescription annale, établie par l'art. 433 du Code de commerce, et dont nous parlerons dans un chapitre spécial, s'applique au paiement des loyers des marins.

Elle court du jour du désarmement du navire, ou de la perte réelle ou présumée par défaut de nouvelles, et elle est interrompue par la citation en justice. La déchéance édictée par l'art. 433 est absolue, de telle sorte que, la prescription accomplie, le marin ne serait pas recevable à déférer le serment à l'armateur qui prétendrait avoir payé les loyers (Cass., 16 juill. 1860). Toutefois l'armateur peut, selon les principes généraux, renoncer, soit expressément, soit tacitement, à la prescription acquise.

La prescription annale de l'art. 433 ne s'applique pas, ainsi que nous l'avons vu plus haut, à l'action de l'Etat contre les propriétaires du navire à fin de paiement des frais de rapatriement et de conduite; cette action se prescrit par trente ans (Cass., 28 nov. 1866, et Montpellier, 22 mai 1867).

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Roumanie. — Grèce. — Haïti. — Dans ces divers pays, on suit la loi commerciale française.

Belgique. — Le Code de commerce belge reproduit les dispositions du Code de commerce français, en ce qui concerne les engagements et les loyers des gens de mer; mais les prescriptions particulières du décret du 24 mars 1852 ne sont pas en vigueur en Belgique. — Nous noterons seulement quelques règlements et usages.

Le rôle d'équipage porte ordinairement que si le matelot est jugé, en cours de voyage, incapable de remplir les fonctions qui lui ont été assignées, le capitaine est en droit de lui attribuer un autre emploi en diminuant ses gages ; il a été décidé que cette clause était valable (Anvers, 30 nov. 1867). — Le ministère des agents d'enrôlement, moyennant une certaine prime, est autorisé en Belgique; la prime est restituée,si le matelot ne se présente pas à bord ; à Anvers il doit se trouver à bord, au passage du navire, à la première bouée blanche en descendant l'Escaut.

Italie. — Le rôle d'équipage doit indiquer les loyers ou la part de bénéfices dus aux gens de mer ; les autres conditions de l'engagement peuvent résulter soit du rôle, soit de conventions particulières ; ces conventions sont faites, dans le Royaume, en présence de l'administrateur de la marine locale, et à l'étranger, en présence des consuls. Les administrateurs et les consuls inscrivent les engagements sur un registre, et en remettent copie au capitaine qui, dans les 24 heures, en fait la transcription sur son livre de bord ; cette transcription est visée, pour l'authenticité, par l'administrateur ou le consul. Les conventions verbales ou écrites, qui n'ont pas été faites dans ces formes, sont nulles et de nul effet. Cependant, dans les pays étrangers où il n'y a pas d'agents consulaires, l'engagement est valablement fait, lorsqu'il est transcrit par l'écrivain du bord, et signé du capitaine et du matelot engagé ; si celui-ci ne sait pas écrire, son engagement est attesté par deux témoins. — L'engagement énonce sa durée et le voyage pour lequel il est fait. Toutefois la destination et la nature de l'expédition peuvent être tenus secrètes, à raison de certaines nécessités commerciales, pourvu que l'équipage en soit averti et qu'il accepte cette condition. — Si la durée de l'engagement n'est pas fixée, on présume qu'il est fait jusqu'à l'échéance du terme pour lequel les papiers du bord et le rôle d'équipage ont été délivrés, et l'engagé doit remplir ses fonctions pendant tous les voyages ou escales que comporte cette expédition. A l'expiration du terme fixé par les papiers de bord, l'engagé doit encore continuer son service jusqu'au retour dans le royaume, au lieu de destination, à la condition que ce retour soit direct et sans autres relâches que celles habituelles. Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux bâtiments qui font le cabotage dans la circonscription maritime dont ils dépendent ou dans la circonscription limitrophe. — L'engagement prend fin par le retour au port de départ, même alors que les papiers de bord ont été délivrés pour un plus long terme. Ces dispositions peuvent néanmoins être modifiées par la convention. — A la fin de l'engagement, le capitaine délivre un congé par écrit à chacun des hommes de l'équipage, en présence de deux témoins. — Il est permis aux consuls,

pour des motifs graves, et lorsque le navire se dirige vers un port du Royaume, de proroger la durée de l'engagement pour le temps strictement nécessaire au retour. Les matelots dont l'engagement est ainsi prorogé ont droit à un supplément de solde proportionnel à leurs gages. Mais, dans tout autre cas, à l'expiration de l'engagement en pays étranger, le capitaine ne peut entreprendre un nouveau voyage sans avoir renouvelé l'engagement de l'équipage. Le consul surveille à cet égard l'application de la loi (art. 343 à 348 et 357 du Code du comm. ital.).

Le Code italien reproduit dans les art. 349 à 380 les dispositions de la loi française sur les gens de mer, sauf quelques différences que nous allons signaler. — L'art. 366 porte: Le matelot blessé dans une rixe, qui tombe malade par suite d'excès ou de mauvaise conduite, est néanmoins soigné aux frais du navire, sauf au capitaine ou à l'armateur à intenter contre lui l'action en remboursement. — Le Code italien reproduit encore les dispositions de la loi française se rapportant au cas où le matelot est pris au fait esclave, et élève à 1,200 francs le montant de l'indemnité qui n'est que de 600 dans la loi française. — Le Code italien reproduit encore les règles du droit français relatives au congé; mais les art. 376 à 379 ajoutent: Les gens de l'équipage ont le droit de rester à bord, jusqu'à ce qu'ils soient entièrement payés de leurs loyers ou de leur quote-part des profits. — Les gens de l'équipage doivent, à l'expiration de leur engagement, et s'il n'y a convention contraire, prêter leurs services jusqu'à ce que le navire soit ancré en lieu sûr, déchargé et complétement libre; ils sont, en ce cas, maintenus à bord et payés. — Si, pendant la quarantaine, le navire doit repartir pour un nouveau voyage, le matelot qui ne veut pas contracter un nouvel engagement, a le droit de se faire débarquer dans le lazaret et d'y rester jusqu'au paiement des loyers dus; les dépenses pour les matelots restés à bord, celles de quarantaine et de lazaret sont à la charge du navire. — Si les gens de l'équipage sont requis pour le service de l'État, leurs loyers doivent être immédiatement réglés.

Espagne. — L'armateur choisit parmi les personnes brevetées et autorisées suivant les règlements spéciaux, celles qui doivent remplir certaines fonctions à bord; l'engagement d'un

individu qui ne remplirait pas les conditions légales serait nul.

En cas de décès, d'absence ou de maladie du capitaine, le pilote le remplace. — La loi exige que le pilote ait à bord les cartes et tous autres instruments propres à ses fonctions, sous peine de répondre du dommage qui serait imputable à l'absence de ces objets. — Le pilote ne peut changer de direction que sur l'ordre du capitaine; il doit néanmoins lui donner à cet égard les avis que la prudence lui suggère, et si le capitaine est d'un avis différent, consigner sa déclaration sur le journal de navigation; le capitaine répond alors des suites de son imprudence, si quelque sinistre résulte de sa décision. — En règle générale, il répond des sinistres et avaries qui surviennent au navire ou à la cargaison par son imprudence ou sa négligence. La responsabilité particulière du pilote n'exclut pas celle du capitaine, comme nous l'avons vu au chapitre précédent. — Le pilote tient un livre particulier sur lequel il inscrit les variations atmosphériques, la marche du navire et toutes les particularités, utiles à noter dans la navigation.

En cas d'impossibilité ou d'incapacité du capitaine et du pilote, le second du navire prend le commandement. Il entre particulièrement dans ses attributions de veiller à la conservation des apparaux, au chargement et au déchargement, à la discipline de l'équipage, à l'inventaire lors du désarmement; enfin il doit être toujours prêt à exécuter les manœuvres nécessaires.

L'engagement de tout matelot doit être porté sur le livre des comptes et signé de lui, ou s'il ne sait écrire, d'une personne qui signe pour lui ; le matelot peut en exiger un extrait. — Si le marin déjà engagé signait un nouvel engagement, le second serait nul; et dans le cas où le marin se refuserait au service, le capitaine serait autorisé à engager à ses frais un autre marin pour le remplacer; si le marin ayant ainsi contracté un double engagement, reprend son service sur le navire au profit duquel il a signé le premier engagement, il perd ses loyers au profit du navire pour lequel il a consenti le second engagement; et cela, sans préjudice des peines correctionnelles. Le capitaine qui aurait sciemment débauché le marin déjà engagé, encourrait une amende de mille réaux. — Si la durée de l'engagement n'est

pas exprimée, elle est censée convenue pour l'aller et retour.

Les justes causes qui peuvent seules motiver le renvoi du marin sont : l'indiscipline, la récidive dans l'insubordination, le refus de service, l'ivrognerie habituelle, et enfin les désordres qui rendent le marin inhabile au service. — Par contre, le capitaine qui, arbitrairement, refuse le service d'un marin engagé, est tenu de lui payer ses loyers pendant tout le temps du voyage ; moyennant cette indemnité, le capitaine peut laisser le marin à terre, pourvu que ce soit avant le commencement du voyage. Bien plus, si cette mesure était jugée prudente et que le capitaine eût ainsi agi dans l'intérêt de l'expédition, l'indemnité serait à la charge du navire, et non à sa charge personnelle. En cours de voyage, le capitaine ne peut laisser le marin à terre, si ce n'est lorsqu'il a commis un délit grave.

Lorsque le voyage est rompu par le fait du propriétaire, et avant de mettre à la voile, les marins ont droit à un mois de salaire, outre les loyers déjà gagnés ; si le voyage était entrepris pour une somme fixe, ils auraient droit, pour le mois en surplus, à une indemnité à établir par deux experts, d'après la durée approximative du voyage ; enfin si le voyage devait durer moins d'un mois, l'indemnité serait de quinze jours de loyers. Les avances entrent en déduction. — Si la rupture du voyage a lieu après qu'il est commencé, les marins engagés au mois ont droit aux loyers échus et à ceux à courir pendant le temps nécessaire pour qu'ils se rendent au port où devait se terminer le voyage ; les marins engagés pour une somme déterminée ont droit à ce qui leur serait dû si le voyage avait été achevé. En outre, l'armateur et le capitaine sont tenus de procurer à l'équipage, et à leur choix, les moyens de transport pour revenir au port de départ.

S'il y a déroutement, l'engagement est résolu à la demande des matelots ; mais ils n'ont droit qu'aux loyers échus depuis leur engagement. S'ils acceptent le changement de voyage, et que le nouveau voyage justifie par sa plus grande durée ou par ses risques une augmentation de loyers, cette augmentation est réglée par experts, en cas de dissentiment. — Si la rupture du voyage ou le déroutement est le fait de l'affréteur, l'armateur n'en est pas

moins responsable vis-à-vis de l'équipage ; mais il a un recours contre l'affréteur et peut lui réclamer une juste indemnité. — Si le voyage est rompu pour une juste cause, l'équipage n'a droit qu'aux loyers échus, pourvu que le navire soit encore au port de départ. Sont justes causes de rupture : 1° la déclaration de guerre ou l'interruption de commerce avec la puissance sur le territoire de laquelle le navire devait se rendre ; 2° le blocus du port de destination ou l'apparition d'une épidémie dans ce port ; 3° la déclaration de prohibition pour les marchandises déjà chargées ; 4° la détention du navire ou son embargo par ordre du gouvernement ; 5° enfin les avaries qui rendent le navire innavigable. Si l'une de ces trois premières causes survient après le commencement du voyage, les matelots sont payés des loyers échus au premier port de relâche, et leur engagement est annulé ; mais si le navire continue de naviguer, l'engagement ne prend pas fin. Dans le quatrième cas, les gens de l'équipage ont droit à la moitié de leurs loyers, s'ils sont engagés au mois ; mais si l'arrêt ou l'embargo dure plus de trois mois, leur engagement est annulé sans indemnité. Ceux qui sont engagés au voyage doivent leur service jusqu'à la fin du voyage, dans les termes convenus. Dans le cinquième cas, l'équipage ne peut réclamer que les loyers échus ; mais si le sinistre est survenu par la faute du capitaine ou du pilote, l'équipage a droit, en outre, à une indemnité. — Si le voyage est prolongé, les loyers sont augmentés en raison de la prolongation ; s'il est seulement abrégé, il n'est fait aucune diminution des loyers. — L'équipage qui navigue au profit ou au fret n'a droit à d'autre indemnité pour cause de rupture, de retard ou de prolongation du voyage, qu'à celle qui peut être due par ceux par la faute desquels l'événement s'est produit, et sur leur part dans le navire. — Les droits des matelots, en cas de prise, échouement ou naufrage du navire, sont réglés par la loi espagnole suivant les mêmes principes qu'en droit français, les art. 716 et 717 du Code de commerce espagnol reproduisant les art. 258 à 261 du Code français. — En cas de maladie et en cas de mort, les loyers du matelot sont aussi réglés suivant les principes du droit français. Nous retrouvons enfin les mêmes dispositions concernant le matelot blessé ou pris au service du

navire. — Le navire, les apparaux et le fret sont affectés par privilége au paiement des loyers (art. 687 à 736 du Code de comm. esp.).

Portugal. — La loi portugaise déclare applicables au pilote et au contre-maître appelé à remplacer le capitaine dans l'impossibilité de remplir ses fonctions, les règles sur la responsabilité personnelle, en cas de faute, négligence ou impéritie. En outre, le pilote, même sous les ordres du capitaine, encourt, dans les mêmes cas, une responsabilité personnelle. Enfin le second du navire, qui a dans ses fonctions particulières la surveillance du chargement serait en faute et responsable du préjudice qui en résulterait, s'il ne tirait pas des reçus et autres pièces justificatives (art. 1419 à 1422 du Code de comm. portug.).

En ce qui concerne l'engagement et les loyers des officiers et gens de l'équipage, leurs droits et leurs devoirs, le Code de commerce reproduit la loi hollandaise dans les art. 1440 à 1497, sauf quelques différences que nous allons signaler.

Le capitaine qui fait voile avant d'être muni du rôle d'équipage, rédigé et signé dans les formes légales, encourt une amende de 100,000 réaux, et le second une amende de 50,000 réaux. Les autres gens de l'équipage sont passibles d'une amende équivalente à un mois de solde, au profit du trésor de l'hôpital de la marine.

L'art. 1460 dispose que si le voyage est abrégé ou prolongé par force majeure, la solde des matelots reste la même.

L'art. 1468 reproduit, ainsi que la loi hollandaise, les dispositions des art. 262 et 263 du Code français, applicables au cas où le matelot tombe malade pendant le voyage ou est blessé au service du navire ; mais la loi portugaise ajoute : Le matelot reçoit, selon la gravité de la blessure, une indemnité fixée par le tribunal, en cas de contestation. Les frais de maladie et les indemnités sont à la charge du navire et du fret ; mais si le matelot a été blessé dans un combat pour la défense du navire, ces frais sont réglés comme avarie commune et supportés en partie par les chargeurs. Si le matelot est laissé à terre, le capitaine doit laisser les fonds suffisants pour pourvoir aux frais de maladie et à son entretien. Enfin le matelot a droit, non-seulement à ses loyers

jusqu'à la guérison, mais aussi à ceux à courir jusqu'au jour de son retour au port de départ, et, en outre, aux frais de rapatriement. Si un matelot vient à mourir à bord, ses frais de sépulture sont à la charge du navire.

Pendant le voyage, il est défendu au capitaine d'avancer aux gens de l'équipage plus du quart de leur solde. Le capitaine ou l'armateur qui, sans motif légitime, retarde le paiement des gens de l'équipage, est tenu de payer à chaque matelot une cruzade, et à chaque officier, trois cruzades, par chaque jour de retard.

Les matelots ont, pour le payement de leurs loyers, un privilége sur le navire et le fret. En cas de contestation sur le montant des loyers, l'armateur ou le capitaine de qui ils sont réclamés ne peut être entendu qu'après avoir fait le dépôt préalable.

Nous renvoyons pour les autres dispositions applicables aux gens de mer aux art. 394 à 452 du Code hollandais (voir *infrà*).

Pays-Bas. — Les conditions de l'engagement des gens de mer sont constatées par le rôle d'équipage; mais, dans les cas où il n'a pas été dressé, on admet tous autres moyens de preuve. L'inscription au rôle d'équipage se fait devant un officier de l'administration maritime. Ce rôle contient, entre autres stipulations, la mention des loyers convenus, au mois ou au voyage; les avances faites ou à faire ; le pouvoir du capitaine de congédier et de mettre à terre tout homme de l'équipage qui s'enrôlerait sans être capable de remplir son emploi ; et cela sans être tenu de lui payer de loyers, s'il est congédié avant le départ ; mais avec l'allocation de gages convenables, si l'incapacité n'est reconnue qu'après le départ du navire ; la désignation des aliments et de la ration de chaque homme par semaine ; la clause que la désertion entraîne la perte des loyers ; l'obligation, pour le second, de veiller au bon état de l'arrimage, sous peine de dommages-intérêts; de rester à bord jour et nuit, et de veiller à la fermeture des écoutilles. A défaut par le capitaine de ne pas faire rédiger et signer le rôle d'équipage, dans les cas où la loi l'exige, il encourt une amende de 100 florins au profit du propriétaire du navire ; le second paie une amende de 50 florins : et chacun des hommes de l'équipage, une amende équivalente à un mois de loyers.

Le capitaine peut requérir la force publique contre ceux de

l'équipage qui refusent de se rendre à bord, quittent le navire sans permission ou refusent d'achever le voyage ; les frais qui en résultent sont à leur charge, sans préjudice de tous dommages-intérêts. Le matelot qui déclare avoir déjà navigué et qui est congédié pour impéritie, est passible de dommages-intérêts ; il en est de même de l'officier qui ne fait pas mentionner au rôle d'équipage qu'il n'a jamais voyagé, en cette qualité, vers le port désigné comme but du voyage ; il perd en outre ses loyers. Même en cours de voyage, lorsque le navire doit faire voile pour un port inconnu du second du navire, celui-ci doit, sous les mêmes peines, en faire la déclaration. Le second peut, dans ce dernier cas, être congédié ; mais il a droit à la totalité de ses loyers fixés, s'ils sont stipulés au voyage, d'après la durée probable de l'expédition, et de plus, aux frais de rapatriement. Si néanmoins il est maintenu à bord, ses loyers sont augmentés en raison de la prolongation et de la nature du voyage. Mais il ne lui est pas permis de se retirer, s'il n'est congédié par le capitaine. Le second qui ferait une fausse déclaration perdrait ses loyers.

Les gens de l'équipage ne peuvent, à moins de conventions contraires, charger aucune marchandise, sans la permission des propriétaires ni sans payer le fret.

Si le voyage est rompu avant le départ, par le fait du propriétaire du navire, du capitaine ou de l'affréteur, les gens de l'équipage ont le choix ou de conserver, à titre d'indemnité, les avances qu'ils ont reçues, ou d'exiger, déduction faite de ces avances, un mois des loyers convenus, ou, s'ils sont engagés au voyage, le quart des loyers. Ils ont, en outre, droit au salaire des journées de travail à bord, calculé en proportion des loyers convenus. — Si la rupture a lieu pendant le voyage, ils ont droit à une indemnité double de celle accordée par la disposition qui précède, outre les frais de rapatriement. Mais les loyers et indemnité ne doivent jamais excéder le montant de ce qui leur aurait été alloué, si le voyage avait été achevé. L'indemnité de retour est calculée d'après le taux des loyers ; en cas de contestation, elle est fixée par le consul, et, à défaut, par l'autorité étrangère compétente.

Le cas d'interdiction de commerce avec le port de destination ou d'arrêt du navire avant le voyage commencé, est réglé, comme

en droit français, l'art. 413 du Code hollandais reproduisant l'art. 253 du Code français. Si l'interdiction du commerce ou l'arrêt a lieu pendant le voyage, les matelots reçoivent les loyers convenus jusqu'au jour de leur congé, et, de plus, les frais de rapatriement. — La prolongation de voyage, pour les matelots engagés au mois ou au voyage, la prolongation, le retardement ou la rupture par force majeure, pour ceux engagés au profit ou au fret sont réglés par les art. 415 et 416 du Code hollandais de la même manière qu'en droit français (voir *suprà*, sur art. 255 et 257 du Code fr., p. 250 et suiv.).

Les officiers et matelots engagés pour plusieurs voyages peuvent, après chaque voyage terminé, en exiger les loyers.

Les droits des matelots, en cas de naufrage, sont fixés par les art. 418 à 420 du Code hollandais suivant les principes établis par les art. 258 à 261 du Code français. La loi hollandaise ajoute : s'ils ont montré dans le sauvetage une activité exceptionnelle, suivie d'un heureux succès, ils reçoivent une récompense extraordinaire, outre le salaire alloué pour le sauvetage. En général, tout service exceptionnel est mentionné au journal du bord, et peut donner lieu à une récompense extraordinaire.

L'art. 423 du Code hollandais reproduit les dispositions des art. 262 et 263 du Code français, applicables au cas où le matelot tombe malade ou est blessé au service du navire. S'il y a mutilation, les tribunaux fixent le montant de l'indemnité. — Les frais de maladie et les indemnités sont à la charge du navire et du fret, si le matelot est tombé malade ou a été blessé au service du navire ; mais si les blessures ont eu lieu dans un combat pour la défense du navire, ces frais sont considérés comme avarie commune. — Si le malade ou le blessé est laissé à terre, le capitaine doit laisser les fonds suffisants pour les frais de maladie et d'entretien. Le matelot a alors droit à ses loyers, jusqu'à sa guérison, et ils sont payés, ainsi que les frais de retour, dès qu'il est revenu au port de départ. — Si le matelot est blessé ou tombe malade à terre, après avoir quitté le navire sans permission, les frais de traitement sont à sa charge. — Mais s'il a quitté le bord pour le service du navire, l'art. 434 du Code hollandais applique la règle posée par l'art. 268 du Code français.

Les art. 432 et 433 du Code hollandais reproduisent encore les art. 266 et 267 du Code français. — Le montant de l'indemnité due au matelot pris ou fait esclave est réglé par une ordonnance spéciale. — Le matelot mort pendant la traversée est inhumé ou mis hors de bord, selon la décision du capitaine, et aux frais du navire. Les loyers du matelot mort pendant le voyage sont réglés par l'art. 431 du Code hollandais, suivant les principes établis par l'art. 265 du Code français.

Si le congé est donné pour un motif légitime, le matelot n'a droit, avant le départ, qu'au salaire des journées pendant lesquelles il a été employé ; et il n'a droit, en cours de voyage, qu'aux loyers échus au jour du congé. Les motifs légitimes sont : l'insubordination, l'ivrognerie habituelle, les rixes et voies de fait à bord, l'abandon du navire sans permission, la rupture du voyage par force majeure. Les droits du matelot congédié sans motif légitime sont réglés par les art. 438 et 439 du Code hollandais, suivant les dispositions établies par l'art. 270 du Code français.

Les gens de l'équipage peuvent, de leur côté, se refuser au service dans les cas suivants : si, avant le départ, le capitaine veut changer de destination ou si la Hollande est engagée dans une guerre maritime ; s'il survient, pendant le voyage, une guerre qui mette le navire en danger réel, ou s'il se déclare une épidémie ; si le navire change de propriétaire, d'armateur ou de capitaine ; si l'équipage a stipulé qu'on naviguerait sous convoi, et que le convoi ne soit pas accordé. — Les gens de l'équipage doivent continuer le service, si, à l'étranger, le capitaine fait voile vers un autre port, y décharge ou recharge le navire, quand même il en résulterait une prolongation de voyage. Les matelots ont alors droit à une augmentation de loyers proportionnelle à la prolongation du voyage.

Le capitaine ne peut, pendant le voyage, avancer aux gens de l'équipage plus du tiers de leurs loyers. — En cas de congé hors du royaume, il doit acquitter les loyers ; il lui est permis de les solder par une traite sur le propriétaire ou l'armateur. Le propriétaire, de son côté, ne peut se libérer des loyers dus aux matelots par l'abandon du navire et du fret. — Il n'est pas permis aux officiers ni aux matelots, sous peine de perdre la totalité de leurs gages,

d'intenter, avant la fin du voyage, aucune action contre le capitaine ou le propriétaire du navire, si ce n'est pour mauvais traitement de la part du capitaine, pour insuffisance ou mauvaise qualité des aliments. Le consul, et, à son défaut, l'autorité étrangère compétente, peut, pour ces motifs, prononcer la résolution de l'engagement.

A la fin du voyage, les gens de l'équipage sont tenus de décharger le navire, de l'amarrer, de le dépareiller, de le conduire en lieu sûr, de faire leur rapport et de l'affirmer sous serment, soit séparément, soit conjointement avec le capitaine, dans les trois jours du déchargement. Les matelots sont congédiés après ce travail, dans les vingt-quatre heures. — Le capitaine, l'armateur ou les propriétaires du navire en retard de payer les loyers, sans motif légitime, sont tenus de payer une indemnité de trois florins aux officiers et d'un florin et demi à chaque matelot par chaque jour de retard. L'indemnité n'est pas à la charge des propriétaires du navire, si le retard provient du fait de l'armateur ou du capitaine.

Le navire et le fret sont spécialement affectés par privilége à la garantie des loyers, indemnités et frais de rapatriement. — Le navire et le fret répondent encore, vis-à-vis des chargeurs, du préjudice causé aux marchandises par la faute des gens de l'équipage, sauf le recours de l'armateur contre le capitaine, et celui du capitaine contre les matelots (Art. 395 à 552 du Code de com. holland.).

Allemagne. — Les conditions d'engagement des gens de mer doivent être insérées au rôle d'équipage. Si un matelot est engagé après la clôture du rôle, les conventions stipulées avec les autres hommes du bord lui sont applicables, notamment en ce qui concerne les loyers et eu égard à la nature de son emploi, à moins qu'il n'y ait d'autres conventions particulières.

Le Code général allemand trace ainsi les devoirs des gens de mer : ils doivent leurs services du jour de l'enrôlement, s'il n'y a d'autres conventions, et les loyers leur sont dus dès ce moment. — Le matelot qui, une fois enrôlé, refuserait de se présenter ou quitterait son service, pourrait être contraint à le reprendre, sur la réquisition du capitaine. — Le pouvoir disciplinaire du capi-

taine est réglé par la loi particulière de chaque État. — Le matelot ne peut charger aucune marchandise sans la permission du capitaine; et s'il fait un chargement, contrairement à cette défense, il paie le fret le plus élevé pour des voyages et marchandises de même nature, sans préjudice de l'indemnité qu'il peut devoir s'il en résulte d'autres dommages. Le capitaine peut jeter à la mer le chargement fait ainsi en fraude, s'il compromet la sûreté du bâtiment ou de la cargaison. — Le matelot est tenu, s'il en est requis, de concourir au rapport de mer et de confirmer sa déclaration par le serment.

Les loyers ne sont payés au matelot, sauf convention contraire, qu'à la fin du voyage ou lors de son congé, s'il est congédié plus tôt. Cependant il peut recevoir des avances, et le taux en est déterminé par la loi particulière de chaque État, et, à défaut, par l'usage en vigueur au port d'attache. — Il n'est pas permis au matelot, en cours de voyage, de citer le capitaine devant un tribunal étranger, sous peine de perdre ses loyers, sans préjudice de tous autres dommages-intérêts; mais il peut, lorsque l'urgence de sa demande est justifiée, citer le capitaine devant le consul de son pays, ou, à défaut, devant le consul de tout autre État allemand ; mais la sentence consulaire est seulement rendue par provision. A la fin du voyage, chacune des parties reste libre de faire valoir ses droits devant le tribunal compétent.

Le matelot est tenu, à moins de convention contraire inscrite au rôle d'équipage, de rester à bord jusqu'au retour du navire au port de départ ; si le voyage a été prolongé, il peut, à son choix, demander un supplément de loyers en proportion de la prolongation, ou une indemnité. Cependant si le navire entreprend un voyage intermédiaire, le matelot qui n'a pas été engagé pour ce voyage peut demander son congé, s'il se trouve dans un port européen et qu'il se soit écoulé deux ans depuis son entrée au service; ou s'il se trouve dans un port hors d'Europe et qu'il soit déjà en voyage depuis trois ans. Le matelot qui demande ainsi son congé n'a droit qu'aux loyers échus jusqu'au jour du congé, sans aucune autre indemnité. Le matelot ne serait pas fondé à demander son congé, même après un voyage intermédiaire, si le navire était affrété pour le retour. La disposition qui précède n'est

pas applicable si le matelot s'est engagé pour un temps illimité et qui est censé se rapporter à toute la durée de l'expédition, ou s'il s'est engagé sous la clause qu'il continuerait son service pour tous les voyages intermédiaires qui pourraient être entrepris. — Il est de droit, à défaut d'autres stipulations, que les loyers du matelot qui s'est engagé à temps soient augmentés toutes les fois que le navire reste plus de deux ans à l'étranger. Les lois particulières de chaque État fixent le taux de l'augmentation des loyers.

Le contrat d'engagement finit de plein droit dans les cas suivants : si le navire fait naufrage, s'il est déclaré innavigable et vendu comme tel, s'il est pris par des pirates, s'il est capturé et déclaré de bonne prise. Le matelot a alors droit aux loyers échus et aux frais de rapatriement. — En cas de naufrage, il est tenu de concourir au sauvetage, moyennant continuation de ses loyers; et s'il intervient dans le rapport de mer, il est tenu, en outre, de se déplacer, s'il y a lieu. Les frais de déplacement et l'indemnité due pour perte de temps sont une charge personnelle de l'armateur, bien que le matelot n'ait de recours, pour ses autres loyers, que sur le produit du sauvetage.

En dehors de ces cas de congé par un fait de force majeure, le capitaine peut encore congédier le matelot reconnu incapable, avant le commencement du voyage. Si l'incapacité se révèle pendant le voyage, le capitaine peut faire subir au matelot une juste diminution de ses loyers et lui assigner d'autres fonctions. Le matelot peut encore être congédié pour désobéissance, insubordination, contrebande ou toute autre faute grave; il est encore congédié s'il contracte une maladie honteuse, si par suite d'un fait qui constitue une infraction à la discipline il se blesse ou contracte une maladie qui le rende incapable de continuer son service. Enfin, le congé peut être donné au matelot si le voyage ne peut être commencé ou continué pour cause de guerre, d'embargo, de blocus, d'interdiction de commerce ou de tout autre accident survenu au navire ou à la cargaison. Dans ces divers cas, le matelot ne peut rien prétendre au delà des loyers échus; mais lorsque le congé est donné par suite d'un fait de force majeure survenu pendant le voyage, il a droit, en outre, aux frais de ra-

patriement. — Le matelot congédié sans motif légitime garde les avances qu'il a reçues, jusqu'à concurrence du taux autorisé par la loi ou les usages, si le congé lui est donné avant le départ; et s'il n'a pas reçu d'avance, il lui est payé un mois de ses loyers. En cours de voyage, le matelot reçoit, outre les loyers échus, deux ou quatre mois de ses gages, selon qu'il a été congédié dans un port européen ou hors d'Europe. Toutefois ce chiffre ne peut s'élever au delà de ce qu'il aurait reçu s'il avait été congédié à la fin du voyage. Il a droit, en outre, aux frais de rapatriement. — — Si les loyers ont été stipulés à forfait pour le voyage, les loyers auxquels a droit le matelot comme indemnité d'un, deux ou quatre mois, sont calculés sur la base du montant intégral des gages, à proportion des services rendus et de l'avancement du voyage; la durée moyenne du voyage, d'après l'état et la condition du navire, sert de base d'évaluation. — Le matelot est en droit de demander son congé, si le capitaine exerce envers lui des mauvais traitements, ou s'il lui refuse, sans motif, les aliments et la boisson auxquels il a droit. Dans ce cas, le matelot a les mêmes droits que s'il était congédié sans motif. En pays étranger, le matelot ne peut quitter son service sans y être autorisé du consul compétent.

Lorsque le matelot tombe malade ou qu'il est blessé après avoir contracté son engagement, l'armateur supporte les frais du traitement pendant trois mois, si la maladie ou la blessure a empêché le matelot de commencer le voyage; et pendant les trois mois qui suivent le retour du navire au port d'attache, si la maladie est survenue en cours de voyage. Les charges du traitement qui incombent à l'armement sont d'une durée de six mois, lorsque le matelot commence le voyage et revient avec le navire au port d'attache, mais que ce port n'est pas celui où il a été engagé et que le voyage n'est pas fini; la durée de six mois s'applique encore lorsque le matelot a dû être laissé à terre pendant le voyage. Le matelot a droit, en outre, aux frais de retour au port où il a été engagé. — Outre les frais de traitement, le matelot malade ou blessé a droit à ses loyers dans les conditions suivantes : s'il ne commence pas le voyage, jusqu'à l'époque où il cesse le service; s'il commence le voyage, jusqu'à l'époque où il

est tombé malade ou blessé; s'il commence le voyage et qu'il revienne avec le navire, jusqu'à l'achèvement du voyage de retour; s'il a dû être laissé à terre pendant le voyage, jusqu'au jour où il quitte le navire. Enfin, le matelot blessé en défendant le navire peut demander une indemnité dont l'appréciation est laissée au tribunal. Ces diverses dispositions sont sans application au cas où la maladie ou la blessure doivent être attribuées à la faute du matelot.

Si le matelot meurt après son engagement, l'armateur lui doit ses loyers jusqu'au jour de son décès et supporte les frais de sépulture. L'armateur doit, en outre, payer à ses héritiers l'indemnité fixée par le juge, lorsque le matelot a été tué en défendant le navire.

Les frais de traitement ou de sépulture sont une charge personnelle de l'armateur, au même titre que les loyers; aussi l'armateur ne pourrait-il s'en libérer en abandonnant le navire et le fret.

A moins de stipulations contraires, on assimile aux gens de mer, pour l'application des dispositions qui précèdent, les machinistes, garçons de service employés à bord, et toutes autres personnes engagées par le capitaine ou l'armateur pour la manœuvre du navire ou le service des passagers.

Le Code général allemand dispose encore que les dispositions précédentes, édictées pour les matelots engagés au mois ou au voyage, sont inapplicables à ceux qui sont engagés moyennant une part dans le fret ou dans les profits, la loi ne considérant pas cette rémunération comme constituant des loyers. Le Code général renvoie à cet égard aux lois particulières de chaque État (art. 528 à 556 du Code général allem.).

Mecklenbourg-Schwerin. — La loi introductive du Code général allemand, du 28 décembre 1863, contient, sur les droits et devoirs des gens de mer des dispositions qui complètent celles du Code général allemand (art. 63 à 67).

Aucun matelot ne peut, sans autorisation du capitaine, charger des articles de commerce, ni faire aucun trafic, sous peine de confiscation de la marchandise ou de son produit, et d'une amende proportionnée; les matelots doivent surtout s'abstenir

de la contrebande ou du commerce des marchandises prohibées.

D'après l'usage le plus répandu, les loyers de l'équipage se paient au mois. Chaque matelot reçoit, au moment de l'engagement, des avances représentant un mois de loyers; en cours de voyage, il ne peut exiger de nouveaux à-compte et doit s'en rapporter à cet égard à la discrétion du capitaine. Toutefois, si le navire, après le voyage d'aller, n'effectue pas le retour et qu'il fasse, au contraire, un ou plusieurs voyages intermédiaires, l'équipage peut, après les six mois du jour de l'engagement, réclamer ,dans l'un des ports de chargement ou de déchargement, le paiement de la moitié des loyers échus. Le paiement se fait soit en espèces, soit en un mandat à deux jours de vue sur le propriétaire du navire ou l'armateur. Après une nouvelle échéance de six mois, les matelots peuvent encore réclamer la moitié du semestre de loyers échus, et ainsi de suite jusqu'à la fin du voyage. Si le bâtiment hiverne à l'étranger, l'équipage peut réclamer la moitié des loyers qui ont couru pendant l'hivernage.

En cas de prolongation du voyage à l'étranger, l'augmentation des loyers est fixée, à défaut de convention particulière, à un cinquième, à partir du commencement de la troisième année, plus un autre cinquième, au commencement de la quatrième année. Le novice a droit, avec l'augmentation précitée, aux gages du matelot, dès le commencement de la troisième année, et le mousse à ceux du novice.

Lorsque le matelot a droit au rapatriement, le capitaine est dégagé de cette obligation si, avec l'autorisation du consul mecklenbourgeois, il procure au matelot un engagement convenable sur un navire retournant au port où ce matelot a été engagé, ou dans un autre port allemand de la mer Baltique ou de la mer du Nord; le matelot qui refuserait ce mode de rapatriement perdrait tous droits à être indemnisé à cet égard. — Le fait de désertion entraîne la perte des loyers échus.

Les engagements des officiers et des matelots sont rédigés par écrit avant le départ du navire, et transcrits par le capitaine sur le livre de bord. S'il n'y a pas eu de convention écrite, les officiers et gens de l'équipage sont crus sur leur affirmation. — Un mois après leur engagement, les officiers et matelots qui n'ont

pas encore été appelés, peuvent se rendre à bord où ils ont droit à la nourriture et à la demi-solde jusqu'au jour fixé pour le départ; à compter de cette époque, ils jouissent de la solde entière.

Autriche. — Si le matelot engagé ne se rend pas aux lieu et jour désignés par le capitaine, il peut être arrêté et condamné même à servir gratuitement, quand son refus ou son retard a causé un préjudice. Le matelot qui déserte pendant le voyage perd ses loyers. — Les matelots et surtout les mousses ne peuvent demander leur congé, à la fin du voyage, que si le navire se trouve dans un port autrichien, à peine de 24 florins d'amende et de peine afflictive contre les mousses. Cette défense, édictée par l'ordonnance de 1774, est si rigoureuse que le capitaine ne peut autoriser le congé que s'il y a motif légitime. Cependant, si le capitaine abusait de son autorité pour retenir les hommes de l'équipage, les magistrats ou les consuls leur alloueraient une indemnité. Les demandes excédant 50 florins sont portées devant le tribunal de deuxième instance.

Les matelots ne peuvent quitter le navire ni se rendre à terre sans la permission du capitaine, sous peine d'une amende de 12 florins. L'ordonnance de 1774 prévoit divers cas de négligence ou d'indiscipline. — Les plaintes des gens de l'équipage sont reçues et jugées par les consuls.

Les blessés pour la défense ou le service du navire, ainsi que les malades sont débarqués pour être soignés aux frais du navire. Ces frais sont considérés comme avaries communes ou particulières, suivant que le marin s'est dévoué pour le salut commun ou que sa blessure ou sa maladie est accidentelle. Si le matelot est étranger, il a droit, outre ses frais de maladie, à deux mois de loyers et aux frais de rapatriement au port d'engagement; s'il est sujet autrichien, il reçoit ses loyers jusqu'au jour du départ du navire, outre les fonds et les vivres suffisants jusqu'à son retour dans un des ports de l'Empire. — Si les blessures ou la maladie étaient le résultat de l'inconduite ou de quelque faute, le matelot n'aurait droit à aucune indemnité. — Les loyers des officiers ou matelots qui ont succombé en défendant le navire ou pour son service, sont payés à leurs héritiers suivant

un tarif spécial, pourvu que le navire arrive heureusement.

Ainsi les héritiers ont droit à la totalité des loyers, si l'engagement est fait au mois; s'il est fait au voyage, et que le matelot meure pendant l'aller, il n'est dû que la moitié des loyers; la totalité est due, si le décès a eu lieu pendant le retour. Si l'engagement est fait au profit ou au fret, les héritiers exigent la part entière qui reviendrait au défunt, pourvu que le voyage soit commencé. Mais si le voyage n'est pas commencé, ils n'ont aucun droit à exercer. — Les frais d'inhumation sont à la charge de l'armateur. — Les consuls fixent la provision que le capitaine doit déposer pour le traitement, la nourriture et le rapatriement du matelot blessé ou malade.

Il est interdit aux matelots de se livrer à aucun trafic particulier ni de charger une pacotille sans le consentement du capitaine; mais celui-ci ne peut refuser l'autorisation sans motif légitime; le fret est dû pour la pacotille.

Aucun matelot ne peut, pendant le voyage, exiger un salaire plus élevé ou des conditions plus favorables, si ce n'est en cas de prolongation de voyage par la volonté de l'armateur. Le capitaine ne peut s'attribuer aucune gratification, même celles qui sont d'usage, s'il n'y a convention expresse. — Les officiers et les matelots reconnus inhabiles ne peuvent réclamer de loyers et n'ont droit qu'à la nourriture.

Les officiers et les matelots ont droit, avant le départ, à un mois de leurs loyers, à titre d'avances, et à deux mois de loyers, si le voyage a lieu au delà de l'Adriatique. Pendant le voyage, le capitaine ne leur avance que ce qui leur est strictement nécessaire. — Les gens de l'équipage touchent leurs loyers quinze jours après l'entière perception des frets et l'achèvement du voyage. Le voyage est achevé, à l'expiration de l'engagement, par le retour au port de départ. Si le paiement est différé au delà de ce terme, les loyers continuent à courir.

Si le voyage est rompu, avant le départ, par le fait et faute des propriétaires, du capitaine ou des affréteurs, ou si le navire est désarmé, vendu ou aliéné, les marins engagés pour le voyage reçoivent le quart du traitement convenu pour le voyage entier. S'ils sont engagés au mois, le quart du salaire est calculé d'après

la durée probable du voyage, sans qu'il y ait à déduire les salaires qu'ils ont pu gagner antérieurement. — Si la rupture volontaire a lieu pendant le voyage, les matelots ont droit à la totalité des loyers, comme si le voyage eût été accompli; ceux engagés au mois ont droit aux loyers pour tout le temps que leur engagement devait courir. Les officiers et matelots, sujets de l'Autriche, engagés sur le Littoral et qui seraient congédiés, ont droit, en outre, aux frais de rapatriement dans un port quelconque du même Littoral. — Si la rupture provient d'un fait de force majeure, sans qu'il y ait aucune faute reprochable aux propriétaires, au capitaine ou aux affréteurs, les officiers et matelots ont seulement droit aux loyers échus au jour de la rupture, et, de plus, aux frais de rapatriement.

S'il y a prolongation du voyage par le fait des propriétaires du navire, du capitaine ou des chargeurs, les loyers sont augmentés en proportion de cette prolongation. Si le voyage est seulement abrégé sans être rompu, il n'y a lieu à aucune diminution des loyers. Le voyage est abrégé et non rompu, si le déchargement se fait dans un port moins éloigné que celui de destination primitive.

Les officiers et matelots engagés à part et profit ne peuvent prétendre à aucune indemnité, lorsque la rupture du voyage a lieu par force majeure et non par le fait et faute des propriétaires du navire, du capitaine ou des chargeurs.

En cas de naufrage avec perte totale, les officiers et matelots engagés au voyage ou au mois perdent tous droits à leurs salaires, quoique le voyage soit terminé; mais ils n'ont pas à restituer les avances qu'ils ont reçues. Les consuls pourvoient aux frais de leur rapatriement. Cependant ils peuvent réclamer leurs loyers sur le produit du sauvetage, et jusqu'à concurrence de ce produit, par préférence à tous autres créanciers. Ils ont aussi des droits sur le fret des marchandises sauvées; enfin ils peuvent exiger une rémunération particulière pour leur concours au sauvetage.

Tout marin congédié sans motif légitime, avant le commencement du voyage, peut exiger le tiers de ses loyers; il a droit à ce tiers, même s'il est engagé au profit ou au fret. Après le voyage commencé, il a droit à la totalité des loyers.

Les matelots faits prisonniers sur le navire, même en combat-

tant pour la défense et le salut commun du navire ou du chargement, n'ont aucun recours, à titre de rachat, contre les propriétaires du navire ou du chargement. Mais si le matelot, détaché en mer ou à terre pour le service du navire, est fait prisonnier, sa rançon est prélevée sur le navire et le chargement, jusqu'à concurrence de 200 florins, pourvu que le navire et la cargaison ne viennent pas à périr.

Le navire et le fret sont affectés par privilége et hypothèque au paiement des loyers. — Les loyers des marins ne participent à aucune avarie, si ce n'est à celle du rachat du navire.

Les dispositions qui précèdent, contenues dans le chapitre 7 de l'édit de 1774, s'appliquent au capitaine comme aux autres gens de mer.

Angleterre. — Le *Merchant act* développe longuement, dans les art. 146 à 279, tout ce qui est relatif à l'engagement de matelots, à leur congédiement et au paiement de leurs loyers.

Les agences de recrutement des matelots doivent être autorisées par le Conseil de commerce ; le défaut d'autorisation entraîne une amende de 20 liv. sterl. Il y a une amende de cinq livres contre ceux qui demandent ou reçoivent indûment une rémunération des matelots pour les embarquer.

Pour l'engagement des matelots sur les navires de cabotage de moins de 80 tonneaux, le capitaine doit en quelque port qu'il soit, passer un engagement écrit avec chaque matelot. L'acte d'engagement doit mentionner : la nature et la durée du voyage projeté ou de l'engagement ; la force et la composition de l'équipage, ainsi que le nombre des matelots ; le jour où le marin doit se présenter à bord et commencer son service ; le genre de service du matelot ; le montant des loyers ; le tarif des vivres composant les rations ; enfin le règlement du bord, concernant les amendes, réductions de rations et autres punitions pour inconduite. Le contrat peut contenir, en outre, relativement aux avances de loyers et aux délégations, toutes stipulations qui ne soient pas contraires à la loi. — Les engagements même faits isolément peuvent être signés sur le même rôle. — Tout engagement est signé par le matelot en présence du contrôleur d'embarquement, qui s'assure que lecture en a été faite et qu'il en a été pris pleine connaissance par l'engagé. — Le rôle d'équipage est signé en

double : l'une des expéditions reste aux mains du capitaine ; l'autre est remise au contrôleur d'embarquement. — S'il y a lieu, au moment de mettre à la voile, de remplacer des marins décédés ou qui aient déserté, et que le capitaine soit dans l'impossibilité de recourir à l'office du contrôleur d'embarquement, il peut néanmoins remplacer les absents, sous la condition de faire lire et signer l'acte d'engagement par les nouveaux engagés, en présence d'un témoin. — Les navires au long cours qui font des voyages de moins de six mois, peuvent employer des formules désignées sous le nom d'engagements courants (*running agreements*) et valables seulement pour deux ou trois voyages. A chaque retour du navire dans un port du Royaume-Uni, le capitaine qui a passé un engagement courant, doit congédier ses hommes ou les engager de nouveau devant le contrôleur d'embarquement ; et il ne peut, avant le départ, modifier l'équipage sans remplir les formalités légales.

Quant aux navires caboteurs, l'engagement est passé indifféremment devant le contrôleur d'embarquement ou devant un autre témoin. — Il est permis, quand plusieurs bâtiments caboteurs appartiennent à un même propriétaire, de faire l'engagement pour servir sur deux ou plusieurs de ces navires. — Le capitaine qui prendrait à son bord un matelot sans avoir préalablement passé un engagement avec lui, encourrait une amende de 5 liv. sterl. ; la même amende est appliquée au capitaine d'un navire au long cours qui n'informe pas le contrôleur de tout changement survenu dans l'équipage. — Dans les colonies anglaises, le contrôleur d'embarquement peut être remplacé par un agent des douanes ; dans les ports étrangers, c'est le consul britannique qui remplit cet office.

Le contrôleur d'embarquement délivre au capitaine un certificat constatant l'accomplissement des formalités légales ; le navire ne peut être expédié sans que ce certificat soit produit. — En outre, le capitaine doit, dans les quarante-huit heures de l'arrivée du navire à son port de destination finale, remettre les contrats d'engagement au contrôleur d'embarquement ; il y a amende de 5 liv. sterl. pour toute infraction.

Les contrats d'engagement pour les navires caboteurs sont va-

lables pour six mois, ou, après ce terme, jusqu'à l'arrivée du navire à son port de destination finale dans le Royaume-Uni, et jusqu'après le déchargement.

Les changements faits dans les contrats d'engagement sont nuls, si toutes les parties n'y ont consenti. Tout matelot est fondé à établir son engagement par tous moyens de preuve, sans être tenu de produire le contrat.

Des délégations sur les loyers peuvent être consenties par les gens de mer au profit de leurs parents et de leur famille, et pour subvenir à leurs besoins ; le montant des délégations est indiqué par l'acte d'engagement. Ceux au profit de qui ces délégations sont consenties, ont encore certaines conditions à remplir : la femme du marin qui abandonnerait ses enfants ou vivrait dans l'inconduite, perdrait ses droits à la délégation.

Le matelot congédié, sans qu'on ait à lui reprocher de faute grave, avant le commencement du voyage ou avant d'avoir acquis un mois de loyers, a droit à une indemnité qui ne peut excéder le mois de loyers. — Les marins congédiés en cours de voyage dans le Royaume-Uni sont débarqués et payés de leurs loyers en présence d'un contrôleur d'embarquement désigné à cet effet. Le débarquement du matelot et le paiement de ses loyers effectué dans une autre forme entraînent contre le capitaine une amende de dix liv. sterl.. Mais cette disposition est purement facultative pour les capitaines caboteurs. Le capitaine remet au contrôleur le compte du matelot congédié. — Il doit aussi remettre au matelot, sous peine d'une amende de dix liv. sterl., un certificat de congédiement ; et, sous peine d'une amende double, remettre à l'officier congédié son certificat de capacité. — S'il y a contestation, relativement aux loyers, entre le matelot congédié et le capitaine ou le propriétaire du navire, le contrôleur peut être pris pour arbitre, quand les parties y consentent par écrit. La sentence ainsi rendue lie les parties ; elle ne donne lieu à aucuns frais de timbre. Dans toute affaire concernant les loyers, ou une réclamation quelconque, le contrôleur peut exiger la production des papiers et livres de bord et la comparution de témoins.

Le matelot a droit à ses loyers et aux vivres du jour où il com-

mence son service ou du jour indiqué dans le contrat d'engagement. Toute convention par laquelle il renoncerait au gage que la loi lui accorde sur le navire ou aux moyens d'action établis par le droit maritime, serait nulle. Ainsi il ne peut pas stipuler l'abandon de ses droits, en cas de perte du navire, ni l'abandon des allocations qui lui reviennent quand il y a sauvetage. Il y a plus, son gage sur le fret est de telle nature qu'il y a droit par cela même que le fret a été gagné par le navire, indépendamment de la circonstance que le fret aurait été réalisé ou non. Mais, s'il y a perte par naufrage du navire et de la cargaison, il ne peut prétendre au produit du sauvetage comme gage de ses loyers, qu'autant qu'il prouve avoir fait tous ses efforts pour sauver le navire et la cargaison.

Les héritiers du marin décédé à bord ont droit aux loyers qu'il a pu gagner. Si le service du matelot est interrompu par suite de maladie ou par suite de réparations du navire, les loyers continuent à courir pendant l'interruption. Mais les loyers ne courent pas pour le temps pendant lequel le matelot a, sans motif légitime, négligé ou refusé de travailler, ni pendant lequel il aurait subi un emprisonnement.

Pour les navires caboteurs, les loyers sont payés deux jours après l'expiration de l'engagement ou au moment du congé. Pour les autres navires, excepté ceux qui font la pêche de la baleine dans les mers du Sud et à bord desquels les matelots ont une part des bénéfices, les loyers sont payables trois jours après le débarquement ou cinq jours après le congédiement. — Le marin congédié a droit, en tout cas, au prélèvement d'un à-compte du quart de ce qui lui est dû ; pour chaque jour de retard et pendant dix jours, le capitaine ou le propriétaire qui ne peut invoquer de motif valable, doit au matelot une double solde.

Le juge de paix statue sur les questions de loyers des matelots, lorsque la demande n'excède pas 50 liv. sterl. Au-dessus de cette somme, l'affaire est portée devant la cour d'amirauté ou devant une *cour de record*. Toutefois le juge de paix peut renvoyer la demande même inférieure à 50 liv. sterl. devant la cour d'amirauté, dans certains cas déterminés.

Pendant le voyage qui doit se terminer dans le Royaume-Uni, le matelot n'est pas recevable à réclamer son salaire, s'il n'est dûment congédié ou si le séjour à bord ne met sérieusement sa vie en danger. Mais si le capitaine ou le propriétaire du navire s'est rendu coupable envers le matelot de faits qui l'autoriseraient à poursuivre le recouvrement de son salaire avant la fin du voyage, ce matelot a droit, outre son salaire, à une indemnité de 20 liv. sterl.

Le capitaine a les mêmes droits et priviléges que l'équipage pour le recouvrement de son salaire.

Les art. 205 à 214 du *Merchant act* règlent les droits des marins débarqués en cours de voyage.

Lorsque le navire est vendu ou aliéné pendant le voyage en pays étranger, le matelot est congédié par ce seul fait, si, dans le cas où le navire continue le voyage, il n'a pas exprimé l'intention de reprendre son service, en présence du consul anglais, ou, à défaut, en présence d'un ou plusieurs négociants anglais non intéressés dans le navire. Le capitaine est tenu, en outre, lorsque le matelot prend son congé, de lui procurer un emploi équivalent à bord d'un autre navire anglais à destination du port du Royaume-Uni ou des colonies, où il avait été primitivement engagé. Si le capitaine ne lui procure pas ce moyen de retour, ou si le marin ne l'agrée pas, il y a obligation pour l'armement de pourvoir à son rapatriement ou de fournir caution suffisante à cet effet. Si le consul fait l'avance de ces frais, ils sont recouvrables contre le propriétaire du navire comme dette envers l'État; tout négociant qui ferait l'avance aurait contre le propriétaire une créance personnelle ; enfin le marin qui aurait pourvu aux frais de son retour, pourrait en exiger le remboursement au même titre que s'il s'agissait de ses loyers.

Le fait par un capitaine d'avoir abandonné un marin à terre sans secours constitue un délit. Aucun marin ne peut être congédié ou laissé à terre, en cours de voyage, sans l'adhésion du contrôleur d'embarquement ou du consul, ou sans que les faits qui y donnent lieu soient appréciés et certifiés par ces fonctionnaires ou par deux négociants notables de la localité. Le capitaine doit aussi, sous peine d'une amende de 10 liv. sterl., re-

mettre au contrôleur ou au consul un compte en duplicata des loyers du marin congédié, et il peut, s'il y a cause légitime de congé, déduire les frais de rapatriement et d'entretien pendant le retour.

Les marins naufragés ou délaissés doivent être, autant que possible, engagés à bord des navires anglais faisant retour; ils sont rapatriés, au besoin, par les soins de l'État.

Tout marin peut quitter le navire où il est engagé pour entrer dans la marine de l'État, sans qu'il y ait là un fait de désertion; mais l'État doit rembourser à l'armement les avances que le marin n'aurait pas encore gagnées; il doit même indemniser l'armement des dommages que lui cause le remplacement du marin.

Toute plainte à raison de la mauvaise qualité ou de l'insuffisance des vivres est accueillie, lorsqu'elle est portée par trois hommes au moins de l'équipage. Il est même interdit au capitaine, sous peine d'une amende de 10 liv. sterl., de ne pas faciliter, à cet effet, le débarquement du marin qui veut s'adresser à l'autorité compétente. La plainte mal fondée entraîne contre ceux qui l'ont portée la confiscation du salaire d'une semaine; mais si l'enquête justifie la plainte, le marin a droit à une indemnité réglée suivant un tarif spécial. Il en est de même de la mauvaise qualité ou de l'insuffisance des médicaments; le *Merchant act* entre à cet égard dans d'assez longs détails.

Si un matelot reçoit une blessure ou un coup dans son service à bord, il est soigné jusqu'à sa guérison aux frais de l'armement; et s'il est débarqué, il est pourvu à son entretien jusqu'à son retour. S'il décède, les frais de sépulture sont aussi à la charge du navire. Les frais de maladie sont encore à la charge de l'armement, si le marin est débarqué pour la convenance de l'équipage ou pour éviter la contagion; mais s'il est soigné à bord et s'il décède dans les conditions ordinaires, il y a lieu de déduire de ses loyers les frais de maladie et de sépulture.

Tout navire au long cours doit être pourvu d'un officier de santé, sous peine d'une amende de 100 liv. sterl. par voyage.

Le salaire des marins est incessible et insaisissable; on ne peut exiger d'eux le paiement d'aucune dette excédant 5 schellings

(6 fr. 25) avant la fin du voyage. — Suivant le droit commun, les loyers des gens de mer se prescrivent par six ans; cette prescription ne court contre les incapables que du jour où l'incapacité a cessé. L'engagement par acte authentique ne se prescrit que par vingt ans.

Nul ne peut, sans la permission du capitaine, aller à bord d'un navire avant son entrée dans les docks, sous peine d'une amende de 20 liv. sterl.

Danemark. — Le Code maritime danois de 1683 contient, dans le chap. 1^er^ du liv. IV, tout ce qui est relatif à l'engagement des gens de mer.

Les engagements des gens de mer se font par écrit. — Le matelot qui contracterait un double engagement serait tenu de suivre le premier capitaine, et ne recevrait de gages que ce que le capitaine consentirait à lui donner; et le capitaine qui aurait loué le matelot déjà engagé encourrait une amende de 40 onces. — La stipulation du montant du salaire doit précéder l'engagement; le matelot a droit à une avance d'un marc danois au moins. — Le matelot engagé qui ne se rend pas à bord ou quitte le bâtiment avant la fin du voyage, restitue le double des avances qu'il a reçues; et s'il ne peut y satisfaire, il est puni d'un emprisonnement de quinze jours; il y a peine de mort, s'il déserte au moment du danger. — Le matelot incapable de faire le service pour lequel il s'est engagé, est condamné à une amende égale au montant de ses gages; et s'il ne peut payer, il subit trois fois le supplice de la cale. Si c'est le pilote qui est déclaré inhabile, il est passible de dommages-intérêts et peut même être puni de mort. — Le matelot qui rompt son engagement au moment du départ doit, outre la restitution de ses avances, le surplus qui peut être alloué à son remplaçant; il encourt enfin une amende de dix onces d'argent, ou, en cas de non-paiement, des travaux de corvée. S'il cause quelque dommage par sa faute, il en indemnise le capitaine. Il est permis au capitaine, pour un délit ou une faute grave, de le débarquer au premier port de relâche, et de le priver même de son salaire.

Le matelot qui déserte avec son salaire est puni comme voleur. — Si le capitaine veut prolonger le voyage, les matelots sont te-

nus de le suivre, moyennant une augmentation proportionnelle de salaire. Les gens de l'équipage doivent aussi, sans supplément de salaire, opérer le déchargement et rester à bord tant que le navire reste pourvu de son lest. Mais il ne peut faire un chargement pour un nouveau voyage sans indemniser le matelot dont l'engagement est expiré. Le changement de voyage ne rompt pas l'engagement, aux termes d'une ordonnance du 23 mars 1756. Le matelot qui refuse ses services pour le chargement ou le déchargement, paie aux autres une amende d'un quart d'once d'argent par jour.

Les matelots loués au mois reçoivent leurs loyers suivant la convention. Ceux qui sont loués au voyage reçoivent la moitié d'avance et le reste à la fin du voyage. — Tout matelot a droit de charger une pacotille sans payer de fret. Mais il ne peut la vendre sans le consentement ou à l'insu du capitaine, ni sans laisser à l'affréteur, suivant l'usage, le droit de l'acheter par préférence. Il ne lui est pas permis non plus de vendre à un autre, sans la permission du capitaine, la place qui lui est réservée pour sa pacotille. Lorsque le chargement du navire est achevé, le capitaine n'est plus tenu d'admettre de pacotille.

Le matelot blessé par sa faute ou qui contracte une maladie honteuse, doit restituer son salaire ; et s'il est remplacé, indemniser le capitaine sur le produit de sa pacotille. S'il tombe malade ou s'il est blessé au service du navire, il est débarqué et le capitaine pourvoit à son traitement et à ses besoins; ses gages continuent à courir, s'il se rétablit. S'il meurt pendant le voyage, ses héritiers reçoivent la moitié de son salaire, et l'autre moitié leur est comptée à la fin du voyage, déduction faite des frais de sépulture, qui ne sont pas à la charge de l'armement.

Si le voyage est rompu par force majeure, avant le départ, l'équipage a droit au quart de ses salaires. S'il est interrompu, une fois commencé, ceux qui sont engagés pour l'aller et le retour reçoivent le quart de leurs salaires, et ceux qui sont engagés seulement pour l'aller, la moitié. Les matelots loués au mois n'ont droit qu'aux gages échus.

Le changement de capitaine ne modifie en rien l'engagement de l'équipage. Mais si le navire est vendu, l'équipage ne peut ser-

vir au delà du temps stipulé; et si le capitaine remplace les gens de l'équipage, il leur doit la totalité de leurs gages et les frais de retour au port de départ.

Le matelot monté sur un navire prêt à mettre à la voile, ne peut être arrêté ni empêché de partir par son créancier; mais celui-ci a le droit de saisir et de se faire remettre ce qui appartient au matelot, à l'exception de ses vêtements.

Les matelots n'ont aucun droit sur les résidus de grains qui peuvent rester après le déchargement; ils n'ont pas droit non plus aux nattes servant à séparer les choses chargées; mais lors de chaque déchargement, il est alloué à l'équipage une prime de quatre muids.

Les gens de l'équipage ont, d'après la loi du 28 décembre 1729, un privilége pour leurs loyers sur le fret, le navire et même les marchandises et les autres biens de l'armateur; ce privilége prime ceux des prêteurs à la grosse et des autres créanciers.

Suède. — Lorsque le rôle d'équipage contenant l'engagement des matelots a été clos, et que les inspecteurs maritimes ont passé la revue d'admission, l'équipage est tenu, dans les deux jours, de se rendre à bord pour commencer son service. Si un homme de l'équipage manque de se rendre à bord ou qu'il quitte le navire sans la permission du capitaine, celui-ci a le droit de s'adresser à l'autorité compétente pour lui faire reprendre son service; les frais de contrainte sont à la charge du délinquant.

L'équipage se conforme strictement aux ordres du capitaine; il doit ses services les jours fériés aussi bien que les jours ouvrables, soit au port, soit en mer, la nuit comme le jour; il doit ses soins au navire et à la cargaison, quand même il s'agirait de réparer des avarices causées par la négligence du capitaine ou de toute autre personne.

Le pilote veille spécialement au chargement et au déchargement des marchandises et prend note des marchandises reçues à bord, sans préjudice de la responsabilité personnelle qui incombe au capitaine de ce chef, comme aussi à raison de l'arrimage des marchandises. Le pilote remplace le capitaine absent ou empêché; mais il ne peut, à moins qu'il n'y ait urgence, prendre aucune détermination, sans l'avis ou les instructions du capi-

taine. Le pilote remplace aussi, dans le commandement, le capitaine décédé, jusqu'à ce qu'il ait été pourvu au choix d'un autre capitaine.

Le matelot doit ses services jusqu'à la fin du voyage pour lequel il a été engagé, et jusqu'à l'arrivée du navire au port de destination. Lorsqu'un navire change son itinéraire et se rend dans un port étranger autre que celui mentionné dans l'acte d'engagement, ou lorsque le voyage est prolongé, l'équipage est néanmoins tenu de continuer le service, sauf indemnité qui est réglée comme il suit : lorsque l'engagement est fait moyennant un prix déterminé pour le voyage, les loyers sont évalués, dans le cas où il y a déroutement et changement de destination, au taux le plus élevé qui ait cours dans le lieu où l'engagement a été passé, pour les différents ports où le navire doit s'arrêter; et cela depuis le jour où l'équipage a pris son service jusqu'au jour de son licenciement. Si l'engagement est fait au mois ou pour une autre période régulière de temps, l'augmentation a lieu suivant le même principe que pour l'engagement au voyage; mais elle ne commence que du jour du déroutement. Lorsque l'engagement est fait au voyage et qu'il s'achève, par suite du changement de destination, dans un temps tellement court que les sommes calculées avec augmentation des loyers, comme il vient d'être dit, n'atteignent pas le montant de ce qui a été stipulé dans le contrat pour le voyage entier, il y a lieu de tenir compte de la différence au profit des matelots, de telle sorte que la somme payée ne soit jamais inférieure à la somme stipulée. En cas de contestation, le tribunal, et en pays étranger, le consul fixe les loyers dus.

Si le voyage est rompu par suite de guerre, d'embargo, de blocus ou pour tout autre fait de force majeure provenant du gouvernement suédois ou d'un gouvernement étranger, par les glaces, par des avaries qui mettent le navire dans l'impossibilité de continuer sa route, l'équipage licencié, après l'inspection d'usage, n'a droit qu'aux loyers échus. Si l'engagement est fait au voyage, la somme à payer, en cas de contestation, est fixée par le consul, ou si le navire est dans un port suédois, par le tribunal du lieu, d'après le taux le plus élevé ayant cours dans la localité où l'engagement a été passé, pour le même voyage pendant le même temps.

Il est alors tenu compte des avances faites à l'équipage, mais sans répétition dans le cas où ces avances dépassent ce qui est dû.

Si le voyage est rompu par le fait de l'armateur, avant le départ, l'équipage reçoit le tiers de la solde convenue quand l'engagement est fait au voyage; mais quand il est fait au mois, l'équipage a droit aux loyers échus et à un mois de solde en sus, à titre d'indemnité. Si le voyage est rompu par le fait de l'armateur, après qu'il a été commencé, l'équipage engagé pour le voyage reçoit la somme stipulée pour le voyage entier; et lorsque l'équipage est engagé au mois, il a droit aux loyers échus et à quatre mois de loyers en sus, si le navire a déjà doublé le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance; à trois mois, s'il se trouve dans un port étranger hors d'Europe; à deux mois, s'il est dans un port européen situé au delà de la Manche par rapport à la Suède; et enfin à un mois seulement, s'il est dans un des ports de la Norwége ou de la Baltique, ou dans un port suédois. — A l'égard des avances, il en est fait retenue, à moins qu'elles ne dépassent ce qui serait dû, auquel cas elles sont abandonnées au matelot.

Dans le cas de rupture du voyage par force majeure, le capitaine peut procéder au licenciement de l'équipage, après en avoir conféré avec l'armateur ou avec le consul suédois.

Si le navire périt par naufrage, s'il est déclaré innavigable, ou s'il est pris et déclaré de bonne prise, l'équipage engagé au mois reçoit la solde convenue jusques et y compris le jour où il a cessé son service; l'équipage engagé au voyage reçoit la moitié de la somme convenue, si le navire a été pris ou s'il a péri pendant l'aller, et la somme entière, s'il a été perdu pendant le retour. — Le marin qui, pendant un sinistre, montre de la négligence à travailler au sauvetage, perd tout droit à ses loyers.

Dans tous les cas où, le voyage étant rompu par force majeure ou autrement, l'équipage est licencié dans un autre port que celui d'engagement, l'armateur est tenu des frais de rapatriement et d'entretien des marins suédois, à moins que ceux-ci ne consentent à prendre du service sur un autre navire en partance pour le port d'engagement ou pour tout autre. Mais si le lieu de destination du navire est éloigné du port d'engagement, l'armateur reste tenu des frais de retour depuis le port de destination

jusqu'au port d'engagement. — Les marins suédois engagés et congédiés à l'étranger ont droit, à moins de convention contraire, ou à moins qu'ils ne trouvent à s'embarquer sur un navire à destination de la Suède, à être transportés au port suédois le plus proche, aux frais de l'armateur. En aucun cas, les matelots engagés dans un port suédois ou à l'étranger ne sont tenus de prendre du service sur un autre navire à un titre différent de celui sous lequel ils étaient engagés ou à des conditions moins avantageuses.

Des ordonnances spéciales règlent l'intervention consulaire dans tous les cas où les gens de l'équipage ont besoin de cette protection.

Tout marin a droit, en commençant son service, à un mois de solde à titre d'avances, s'il est engagé au mois ; et au quart de la somme convenue, s'il est engagé au voyage. Lorsque le navire est parvenu au port où il doit faire le déchargement de sa cargaison, en totalité ou pour la plus grande partie, il a droit d'exiger les loyers gagnés.

Aucun matelot ne peut être arrêté pour dettes, lorsque le navire est prêt à faire voile ; sa pacotille et ses biens personnels peuvent être saisis, s'il n'en résulte aucun retard pour le navire ; mais le créancier n'a droit ni sur ses vêtements ni sur les objets nécessaires à son service. — Cette disposition est applicable au capitaine, ainsi que toutes celles relatives aux loyers.

A moins d'une autorisation spéciale du capitaine, il est interdit à tout homme de l'équipage de charger aucune pacotille, soit pour son compte, soit pour le compte d'autrui. En cas de contravention, le matelot paie le fret le plus élevé qui ait cours au lieu du chargement, pour les marchandises de même nature et pour le même voyage.

Le marin qui tombe malade pendant son service à bord ou qui est blessé accidentellement, est soigné et entretenu aux frais de l'armateur. Toutefois, si la maladie ou l'accident survient avant le départ, ou, si, après le départ, le malade n'est pas encore rétabli à l'arrivée du navire dans un port suédois, l'armateur n'est tenu de subvenir aux frais que pendant quatre semaines, lesquels courent du jour du commencement de la maladie ou du jour

où le malade a été débarqué au port de relâche, suivant les cas. — Si la maladie ou l'accident survient en cours de voyage et que le malade ne puisse rester à bord, le capitaine le remet aux soins du consul ou le confie à une personne sûre. Le malade a droit à ses gages tant qu'il reste à bord. S'il est débarqué en pays étranger, il est soigné aux frais de l'armateur qui pourvoit aussi à son rapatriement. — Il existe une ordonnance spéciale sur les secours de route aux marins rapatriés. — Si le marin est blessé en défendant le navire et la cargaison contre l'ennemi, contre un corsaire ou un pirate, l'indemnité qui lui est allouée à cette occasion est réglée comme avarie commune entre les propriétaires du navire et de la cargaison.

Si la maladie ou la blessure provient d'une cause peu honorable ou si le matelot a quitté le navire sans autorisation, le capitaine reste tenu, il est vrai, des soins que réclame son état; mais les frais de traitement sont déduits du salaire du matelot.

Lorsqu'un marin meurt à l'étranger des suites d'une maladie qui l'a contraint de quitter le navire, les frais de sépulture sont à la charge du marin; mais si ses gages étaient insuffisants, l'armateur devrait suppléer à ce qui manquerait.

Dans le cas où l'équipage est diminué par suite de décès, de désertion ou par toute autre cause, les matelots qui restent à bord ne peuvent néanmoins refuser de continuer leur service; mais la solde des matelots qui n'ont pu être remplacés est partagée entre tous ceux qui ont à remplir un service extraordinaire, et pendant toute la durée de ce service.

Le capitaine a le droit d'infliger certaines peines au marin adonné à l'ivrognerie, indiscipliné ou lâche; il peut même réduire sa solde ou le dégrader de son emploi; enfin si ces moyens sont insuffisants, il peut le congédier, même en cours de voyage, en lui tenant compte seulement des loyers échus. Les punitions infligées sont mentionnées au livre de bord.

Le tribunal, dans tout port suédois, et le consul, à l'étranger, juge les contestations qui surviennent entre le capitaine et l'équipage.

Le marin privé de son emploi, sans motif légitime, a droit à

une indemnité qui est payée par l'armateur, sauf le recours de celui-ci contre le capitaine.

Tout marin peut résilier son engagement dans les cas suivants : 1° Lorsqu'il survient une guerre européenne qui, à raison de la direction du voyage ou de la nature de la cargaison, expose le navire à être pris. — 2° Lorsqu'il y a changement de capitaine ou changement de voyage, avant le départ du navire; — 3° Lorsqu'un matelot a obtenu son certificat de pilote ou qu'il vient à contracter mariage ; — 4° Lorsqu'il est maltraité par le capitaine ou qu'il se plaint justement de la nourriture ; — 5° Lorsque depuis deux ans à partir de la dernière inspection d'enrôlement, il a continué le service à bord ; et depuis trois ans à partir de la même époque, si le navire se trouve au delà du cap Horn ou du cap de Bonne-Espérance. Il y a exception dans le cas où l'engagement aurait été stipulé pour une durée plus longue ; — 6° Lorsque le navire est vendu à un étranger. — Dans ce dernier cas, le consul veille à ce que les comptes de l'équipage soient réglés et à ce qu'il soit pourvu au rapatriement, à moins que les matelots ne trouvent à s'enrôler sur-le-champ sur un autre navire. Dans le second cas particulièrement, le marin doit la restitution des avances qu'il a reçues ; dans le troisième cas, il doit se faire remplacer par un homme capable ; dans le quatrième cas, les griefs du matelot doivent être constatés par le tribunal ou par l'autorité consulaire ; dans le cinquième cas, il faut que le navire soit arrivé à destination. — Le marin qui quitte son service dans les cas ci-dessus prévus, a droit à ses loyers jusqu'au jour de son congé.

Quand le navire est de retour dans un port suédois, l'équipage doit être licencié dans le délai de quinze jours au plus, et la solde payée avant l'inspection de licenciement.

Les employés et toutes autres personnes étrangères à la manœuvre, mais chargées d'un service particulier à bord, sans faire partie de l'équipage proprement dit, jouissent des mêmes droits et priviléges que les matelots, qu'ils soient engagés par le capitaine ou par l'armateur. (Art. 51 à 72 du Code maritime suédois).

Norwége. — Même législation qu'en Danemark (voir *suprà*, p. 290).

Russie. — Le capitaine compose l'équipage; l'engagement

doit être fait par écrit, l'acte mentionne la nature des fonctions de l'engagé, le lieu du départ et celui de la destination, la route qui sera suivie ; il y est aussi fait mention des avances. Enfin l'acte doit être passé en présence d'un courtier. — Le capitaine qui s'embarque sans le rôle d'équipage est passible d'une amende de dix roubles au profit des hôpitaux et du dénonciateur. — Les avances sont payées comme il suit : le matelot engagé au mois a droit à un mois de solde; celui qui est engagé pour le voyage, au quart de la somme stipulée. — Si, trois jours après la signature de l'engagement, le matelot qui a recu ses avances ne se présente pas à bord ou s'il contracte un nouvel engagement, il peut être contraint de vive force à exécuter son premier engagement. Le capitaine qui a consenti le second engagement restitue au premier capitaine les arrhes que celui-ci a avancées, et il lui paie, en outre, une indemnité pour le temps qu'il a employé à trouver un autre matelot.

Le matelot peut, si le navire n'est pas prêt à appareiller, résilier son engagement en restituant les arrhes ; en cas de contestation, les parties en réfèrent à l'autorité. — Il ne peut être arrêté pour dettes, lorsque le navire est prêt à mettre à la voile, et ses arrhes ne peuvent être saisies entre ses mains. Mais le capitaine peut s'engager à faire une certaine retenue sur les loyers du matelot débiteur. — Les matelots peuvent encore résilier leur engagement, s'il y a changement de capitaine avant le départ, pourvu que le chargement ne soit pas commencé. Si le chargement est commencé, l'engagement s'exécute, et le pilote remplace le capitaine en attendant qu'un autre lui succède.

Le changement de route n'entraîne pas résiliation de l'engagement ; mais l'équipage a droit à un supplément de solde proportionné à la durée de la prolongation. Cependant l'acte d'engagement peut stipuler que la destination ne sera pas indiquée et que l'expédition comprendra une série de voyages.

Si le matelot quitte le navire sans permission ou qu'il refuse de continuer le voyage, le capitaine, sur son refus ou après trois jours d'absence, a le droit de le priver de sa solde et de confisquer, au profit de l'armement, sa pacotille et tout ce qu'il peut avoir à bord. — Si par suite de l'absence d'un ou plusieurs matelots, le

navire ou la cargaison éprouve quelque dommage, il y a lieu d'en imputer la réparation sur leurs gages ; et en cas d'insuffisance, ils sont passibles de certaines peines. — A la fin de l'engagement les gens de l'équipage qui se sont mal conduits peuvent être privés d'un mois de solde.

Les matelots qui ont certains griefs légitimes contre le capitaine adressent leur plainte au consul du premier port où le navire aborde. La nourriture des matelots doit être de même nature que celle de la marine militaire ; les rations ne sont diminuées que s'il y a nécessité absolue.

Aucun homme de l'équipage ne peut exiger son congé, même à l'époque fixée pour la fin de l'engagement, tant que le navire n'est pas arrivé à destination et qu'il n'est pas déchargé. — Le capitaine paie les loyers de l'équipage avec le produit du fret. Mais si le navire périt par un fait de force majeure, l'équipage ne peut prétendre aucun salaire. Il en est autrement en cas de confiscation du navire ; tout matelot conserve alors ses droits à ses loyers et exerce son recours contre l'armateur personnellement ; il conserve encore ses droits si la perte du navire est le résultat d'une faute autre que la sienne.

Le matelot reconnu incapable de remplir le service pour lequel il s'est engagé peut perdre sa solde ; le capitaine peut aussi la réduire, mais à la condition de le débarquer au premier port de relâche et de faire constater l'incapacité devant le tribunal.

Le matelot blessé au service du navire est soigné aux frais de l'armateur et de l'affréteur ; il a aussi droit aux frais de rapatriement ; s'il perd un membre, il a droit à la double solde ; s'il meurt, ses héritiers peuvent aussi réclamer la double solde. Si le matelot décédé n'a pas d'héritiers, sa double solde et ses effets sont remis à la société générale de bienfaisance. Si le matelot décédé est un serf, le capitaine paie à son maître, à charge de remboursement par les affréteurs, la redevance et la capitation de trois années, à laquelle ce serf était imposé.

Si l'équipage est licencié après la vente du navire à l'étranger, il a droit au rapatriement avec solde entière, au compte des affréteurs, à moins qu'il ne contracte un engagement sur un autre navire qui le ramène dans un port russe. En aucun cas, le capi-

taine ne peut licencier l'équipage, sans l'autorisation écrite de l'agent consulaire à l'étranger, et s'il n'y a les plus graves motifs. — Le capitaine doit rendre compte des matelots embarqués, et justifier sous serment des causes qui ont pu faire diminuer ou augmenter l'équipage.

Le congédiement des matelots, à l'étranger, est justifié dans le cas où, par une cause quelconque, le navire est dans l'impossibilité de retourner en Russie ; pourvu que le consul ait pu apprécier les faits et que l'équipage ait été soldé de ses loyers et des frais de retour.

Lorsque le capitaine abandonne des matelots en pays étranger, sans les remettre aux mains du cousul, s'il y a de justes motifs pour les congédier, le consul les fait rapatrier aux frais de l'affréteur, qui paie le double des frais occasionnés.

Les règlements relatifs au congédiement des gens de l'équipage, en Russie, ne concernent pas les matelots étrangers. (Art. 651 à 723 du Code de comm. russe.)

Ile de Malte. — Les conditions de l'engagement des matelots sont portées au rôle d'équipage; la forme de l'engagement est régie par la loi du lieu où le contrat est passé.

Tout navire doit avoir à bord un écrivain qui a pour fonctions de tenir un registre contenant : 1° les conditions d'engagement de chacun des hommes d'équipage, et les changements qui surviennent, pendant le voyage, dans l'exécution de l'engagement ou dans la composition de l'équipage ; 2° la mention des marchandises chargées ou déchargées, avec les indications qui s'y rapportent ; 3° toutes les sommes reçues pour le navire et toutes les dépenses faites. — L'écrivain est élu par la majorité des propriétaires du navire. — Il ne peut, sous les peines les plus sévères, quitter le navire pendant le voyage, s'il n'y a des motifs légitimes.

D'après l'usage, le marin reçoit certaines avances au moment de son engagement ; il ne peut louer ensuite ses services à un autre capitaine, sous peine de dix onces d'amende et de nullité du second engagement. Il lui est cependant permis de prendre son congé, s'il se marie ou s'il reçoit de l'avancement.

Le marin doit, sous les peines les plus sévères, défendre le navire jusqu'à la dernière extrémité contre l'ennemi ou contre la

tempête ; il doit, sous les mêmes peines, travailler au sauvetage. — Celui qui s'absente du navire, sans la permission du capitaine, perd un mois de salaire, et s'il est engagé au voyage ou au profit, la dixième partie de ce qui doit lui revenir.

Il a, pour le paiement des loyers, un privilége sur le navire et le fret.

Si le voyage est rompu par la faute des propriétaires, du capitaine ou des affréteurs, avant le départ, les marins engagés au voyage ou au mois doivent être payés des journées employées au service du navire, et ont droit, en outre, à une indemnité. Si le voyage est rompu après qu'il a été commencé, les marins engagés au mois reçoivent les loyers échus, outre une certaine indemnité, et ceux engagés au voyage reçoivent le prix stipulé. Les uns et les autres ont droit aux frais de rapatriement et d'entretien pendant le retour. Si le navire rentre au port dans les 24 heures de son départ, par suite d'accident fortuit, le voyage n'est pas censé commencé et les marins sont licenciés de fait.

Le marin congédié sans motif légitime, avant le départ, a droit au tiers du salaire qu'il aurait eu si le voyage avait été achevé, sans distinguer si l'empêchement provient du capitaine, des propriétaires ou des chargeurs. — Si le congé est donné en cours de voyage, les marins engagés aux mois reçoivent les loyers échus, et en outre, la moitié des loyers qui devaient courir pour le reste du voyage ; ils ont droit, de plus, aux frais de rapatriement, à moins qu'il ne leur soit donné passage à bord d'un autre bâtiment sur lequel ils s'engagent.

En cas d'interdiction de commerce avec le lieu de destination, avant le départ, les marins n'ont droit qu'aux journées employées au service du navire ; si c'est pendant le voyage, ils n'ont droit qu'aux loyers échus. — Si le navire est arrêté par ordre du souverain, avant le commencement du voyage, il n'est dû que le salaire des journées consacrées à l'équipement ; mais, pendant le cours du voyage, le salaire des marins engagés au mois court pour moitié pendant l'arrêt, et ceux engagés au voyage sont payés aux termes de leur engagement. — S'il y a prolongation du voyage, le salaire des marins engagés au voyage sont augmentés proportionnellement ; mais ils n'ont pas droit à cette

indemnité si la prolongation provient d'un fait de force majeure ; ils n'y ont pas droit non plus si le voyage est abrégé. Les marins engagés au mois ne peuvent prétendre aucune indemnité en sus des loyers échus. Les marins engagés au profit ou au fret ne peuvent exiger, dans le cas précédent, aucune indemnité.

Si le navire et la cargaison viennent à périr par fortune de mer, les marins ne peuvent réclamer aucuns loyers ; mais ils ne sont pas tenus de restituer les avances reçues, à moins que ces avances n'excèdent les loyers échus. Toutefois les marins sont payés de leurs loyers sur le produit du sauvetage et sur le fret qui en provient. S'il y a seulement prise ou échouement du navire, les marins sont payés de leurs loyers jusqu'au jour du sinistre ; ils doivent alors, dans le délai d'un mois, restituer les avances qu'ils ont reçues.

Si le marin tombe malade au service du navire, et sans que la maladie soit le résultat de sa faute, il est payé de ses gages pendant tout le voyage, et soigné au frais du navire ; s'il meurt, son salaire revient à ses héritiers. — Dans le cas où il est engagé au voyage, ses héritiers ont droit à la moitié de ses salaires, s'il meurt pendant le voyage d'aller, et à la totalité s'il meurt pendant le retour. — Si le marin enrôlé au profit ou au fret meurt avant le départ, ses héritiers perçoivent le quart des bénéfices qu'il aurait pu prétendre à la fin du voyage ; mais si la mort survient en cours de voyage, ils perçoivent la totalité. — Il en est de même, lorsque le marin, ayant quitté le navire avec la permission du capitaine, est tué en mer ou à terre par les ennemis. — — Les loyers du marin mort pour la défense du navire sont dus en entier pour tout le voyage, si le navire arrive à bon port ; et qu'il soit tué ou seulement pris par les ennemis, on ne peut exiger de lui la restitution des avances. Le marin pris sur le navire ou fait esclave ne peut rien réclamer pour son rachat.

Lorsque l'engagement des matelots est fait à profit commun, le capitaine est tenu, avant le départ, de déclarer aux matelots et l'écrivain de porter sur son registre tous renseignements concernant le prix du fret, les sommes emportées pour les dépenses, qu'elles consistent en espèces ou en lettres de crédit, le nombre de parts attribuées au navire, la quantité d'outils et d'accessoires

chargés sur le navire ; enfin il déclare si le navire est en bon état de navigabilité. Pendant l'existence de cette société, les marins ainsi engagés ne peuvent se livrer à aucune entreprise particulière; mais il est admis que si l'un deux a pu procurer à la société des bénéfices particuliers, il a droit à une rémunération exceptionnelle qui, en cas de contestation, est fixée par la Cour de Commerce, sur l'avis des officiers de marine patentés. Bien qu'en principe, l'armement ne contribue pas au rachat des captifs, l'engagé à profit commun a droit, à cet effet, à une somme de cent écus ; mais s'il décède en captivité cette somme n'est pas remise à ses héritiers. En cas de désertion d'un associé, la société a droit à une indemnité fixée au double de sa part; le capitaine perd les avances qu'il lui aurait faites sans le consentement des autres associés. Les réparations à faire avant le voyage sont au compte de l'armement ; celles nécessitées pendant le voyage sont supportées par les associés ; mais les matelots ne sont pas tenus d'y contribuer de leurs deniers personnels. Les réparations, en cas d'échouement avec bris majeur, ne sont pas portées au compte de la société. — Si le fret est perdu par la faillite de l'affréteur, les associés supportent cette perte au marc le franc ; ils ne sont pas tenus de restituer les frais de nourriture qui restent une charge de l'armement ; ils doivent toutefois la restitution des avances.

En règle générale, les loyers des matelots sont payés par privilége sur le navire et le fret, même en cas de faillite du propriétaire du navire ou de l'affréteur. Mais si le fret a déjà été payé au capitaine, les matelots n'ont de recours que contre lui, sans pouvoir rien réclamer de l'affréteur.

Les dispositions qui précèdent sont extraites du recueil des coutumes maritimes, contenues dans le *Compendio di Diritto commerciale maltese.*

États-Unis. — L'engagement des matelots sur les navires d'au moins cinquante tonneaux doit être fait par écrit ; ce contrat doit mentionner : le voyage entrepris, sa durée, le lieu de destination, la quotité des loyers, l'époque à laquelle les marins doivent être rendus à bord, et enfin toutes les autres conventions particulières. — A *New-York*, le rôle d'équipage n'est régulier que si la copie représentée est délivrée par l'administration de

la douane, avec son estampille et la signature d'un de ses officiers ; la stipulation signée seulement par l'enrôleur ou l'agent d'enrôlement ne fait pas foi contre les marins qui n'ont pas signé eux-mêmes.

Tout matelot qui ne se rend pas à bord au jour indiqué, perd un jour de solde par chaque heure de retard. — Le capitaine peut infliger certaines punitions aux matelots ; il peut les congédier, mais seulement pour des motifs graves ; ceux qui sont ainsi congédiés perdent leurs loyers. — L'officier ou le matelot qui s'absente du navire, sans la permission du capitaine, perd trois jours de solde par chaque jour d'absence ; s'il reste plus longtemps absent, il perd sa solde entière, ainsi que les effets qu'il possède à bord. En outre, il doit rembourser au capitaine la solde du matelot qui le remplace dans son service ; et en cas d'impossibilité de payer cette indemnité, il est emprisonné dans une maison de correction. (Acte du 30 janv. 1790.)

Le matelot a droit à ses loyers à la fin du voyage, et après le complet déchargement de la cargaison et du lest ; mais il n'est tenu d'aider au déchargement que quand le voyage finit dans un port étranger. — Les gens de l'équipage ne sont payés que lorsque le fret a été perçu, lors même que les propriétaires du navire auraient été remboursés par les assureurs. — La solde du matelot n'est pas soumise aux fluctuations du papier-monnaie ; on adopte pour base le cours du dollar-papier au jour de l'embarquement. — Les matelots perdent leurs loyers, lorsque le navire et la cargaison viennent à périr par fortune de mer ; mais ils conservent leurs droits sur le produit du sauvetage ; ils le conservent aussi sur le fret qui a été payé d'avance. — Si le voyage est rompu avant le départ, l'équipage reçoit une indemnité fixée par le juge ; s'il est interrompu après avoir été commencé, la solde entière est due.

Tout matelot congédié sans motif légitime a droit à une indemnité. — Si les matelots acceptent leur congé après la vente du navire à l'étranger, le capitaine doit remettre entre les mains du consul la liste des gens de l'équipage et trois mois de gages pour chacun d'eux ; le tiers de cette somme représente les frais de rapatriement et est employé à cet effet par le consul ; les deux au-

tres tiers sont immédiatement remis aux matelots. — En cas de prise du navire, l'équipage doit rester à bord jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la capture ; dans ce cas, il a droit à trois mois de gages. Le matelot qui abandonnerait le navire dans cette circonstance perdrait son salaire, à moins qu'il n'y fût autorisé par le manque de vivres, ou qu'il eût été expulsé du navire. Si le navire est déclaré de bonne prise, les matelots reçoivent leur solde jusqu'au jour du jugement. — Si un bâtiment pris par l'ennemi est repris ou délivré plus tard, le matelot enlevé sur le bâtiment a droit à la solde entière, sur laquelle on retient toute fois les gains qu'il a pu faire pendant le temps de la prise. Si, le navire étant repris, le matelot n'est pas aussitôt en mesure de retourner à bord, il ne reçoit sa solde que lorsqu'il a satisfait à cette obligation.

Quand un matelot meurt, ses héritiers ont droit à ses gages jusqu'au jour de son décès, d'après la coutume du *Massachusetts*. Mais en *Pensylvanie*, ils ont droit à la solde que le matelot aurait reçue s'il avait achevé le voyage.

Le capitaine répond personnellement du paiement de la solde des matelots, quand même ceux-ci auraient été engagés par l'armateur.

Le navire et le fret sont affectés au paiement du salaire des matelots ; ce privilége prime même ceux des prêteurs à la grosse.

Il est fait mensuellement, sur la solde de chaque matelot, un prélèvement de *vingt cents* (environ un franc), qui sont versés, pour constituer un fonds de réserve destiné à venir en aide aux matelots, dans une caisse générale placée sous la surveillance du Président de la République, et dont il nomme les directeurs.

Les frais de maladie des matelots sont à la charge de l'armement, lorsqu'il existe une pharmacie à bord. Les malades conservent leurs droits à la solde entière. — S'ils ont été débarqués en pays étranger ou si, par une cause quelconque, ils se trouvent dans le dénûment, hors de leur pays, le consul subvient à leur entretien et pourvoit à leur rapatriement. Tout capitaine requis pour le rapatriement des matelots, est tenu d'en prendre deux par cent tonneaux de charge de son navire ; mais le matelot ainsi assisté est astreint à participer au service du bord ; il y a une

amende de 100 dollars entre le capitaine qui refuserait d'obéir à l'injonction du consul.

Les gens de l'équipage qui ont causé un sinistre ou des avaries par leur faute ou leur imprudence, en doivent la réparation sur leurs salaires.

Les priviléges des gens de mer se prescrivent, comme en droit anglais, par six ans.

Brésil. — L'engagement des gens de mer doit être l'objet d'un acte écrit, énonçant la nature de l'engagement et la quotité des gages. Les conditions de l'engagement passé entre le capitaine et les matelots se prouvent, à défaut de contrat, par le rôle d'équipage, qui doit toujours énoncer la quotité des gages. Si le rôle d'équipage ne détermine pas la durée de l'engagement, et qu'il n'y ait aucun autre écrit, on présume que l'engagement est fait pour l'aller et le retour. Le livre des recettes et des dépenses du navire, sur lequel doivent être transcrits les engagements, fait foi, s'il est régulier, pour résoudre toutes les questions douteuses, relatives aux loyers des matelots.

Les devoirs des officiers et matelots à bord sont les mêmes qu'en droit espagnol (voir *suprà*, p. 266). — Le matelot qui, après son engagement, abandonne le voyage commencé ou quitte le navire avant qu'il soit achevé, peut être contraint par la force à l'exécution de son contrat ; il doit, en outre, restituer les avances qu'il a reçues, et servir un mois sans solde.

Si le voyage est rompu, avant le départ du navire, par le fait du propriétaire, du capitaine ou de l'affréteur, les gens de l'équipage engagés au mois, ont droit à un mois de gages, en sus de ceux qui sont échus ; et s'ils sont engagés au voyage, à la moitié de la solde convenue. — Si la rupture a lieu après le commencement du voyage, les matelots engagés au voyage ont droit à la somme stipulée ; ceux qui sont engagés au mois ont droit aux loyers échus, et aussi à ceux à courir jusqu'à leur retour au port de sortie ou jusqu'à leur arrivée au port de destination, selon qu'ils se trouvent plus près de l'un ou l'autre port. Qu'ils soient engagés au mois ou au voyage, les matelots peuvent exiger les frais de rapatriement ; mais cette obligation cesse lorsqu'ils contractent un engagement pour le port de départ.

En cas de rupture par force majeure avant le départ, les matelots n'ont droit qu'aux loyers échus. Si la rupture a lieu dans un port de relâche, les matelots engagés au mois ne peuvent exiger que les loyers échus au jour de la rupture ; quant à ceux engagés au voyage, ils n'ont droit à la somme convenue que si le voyage s'accomplit. — En cas d'embargo ou d'arrêt du navire, les matelots engagés au mois ne peuvent prétendre qu'à la moitié de leur solde, tant que dure l'empêchement, pourvu que sa durée n'excède pas 90 jours ; passé ce temps, l'engagement est résilié. Ceux qui sont engagés au voyage doivent servir jusqu'à la fin du voyage, dans les termes de la convention. Toutefois, si le propriétaire du navire vient à être indemnisé de l'embargo ou de la saisie, il doit la solde entière aux matelots engagés au mois et une solde proportionnelle à ceux qui sont engagés au voyage.

Lorsque, avant le départ, la destination du navire est changée par le propriétaire, il y a lieu, à un nouvel engagement de l'équipage ; ceux qui refusent de le contracter ont néanmoins droit, soit d'exiger les loyers échus, soit de retenir les avances qu'ils ont reçues. — Si, à l'arrivée du navire au port de destination et après le déchargement, le capitaine, au lieu d'effectuer son retour, frète le bâtiment ou le charge pour une destination nouvelle, l'équipage est libre d'accepter un nouvel engagement ou de demander son congé, à moins qu'il n'y ait convention contraire. Toutefois si le capitaine, se trouvant en pays étranger, se procure un frétement favorable pour un autre port libre dans lequel il puisse charger ou décharger, l'équipage ne peut quitter le navire, encore que l'engagement soit prolongé au delà du terme convenu ; mais les matelots engagés au voyage ont droit à une augmentation de solde proportionnée à la durée de la prolongation.

Quand l'équipage est engagé à part au profit ou au fret, il n'est dû aucune indemnité pour rupture du voyage, retard ou prolongation par force majeure ; mais si la rupture, le retard ou la prolongation est le fait du chargeur, les matelots ont droit à une part de l'indemnité attribuée au navire, dans la proportion suivant laquelle chacun participe au fret. — L'indemnité est à la charge du capitaine ou du propriétaire du navire, si la rupture, le

retard ou la prolongation provient de leur fait. — Si le voyage est abrégé pour quelque motif que ce soit, les matelots engagés au voyage reçoivent la totalité de leur solde.

Le matelot congédié sans juste cause, après son enrôlement, a droit à la solde entière qu'il aurait gagnée s'il avait achevé le voyage; et, s'il est au mois, le calcul se fait suivant la durée moyenne du voyage, à partir du lieu de l'engagement. Dans ce cas, le capitaine ne peut répéter contre le propriétaire du navire l'indemnité qu'il doit payer, qu'autant qu'il a agi d'après ses ordres. — Les justes motifs du congédiement du matelot sont les mêmes qu'en droit hollandais ; les dispositions sur les motifs qui autorisent le matelot à demander son congé sont aussi les mêmes (voir *suprà*, Pays-Bas, p. 271). Enfin le matelot peut, pour mauvais traitements ou mauvaise nourriture, citer le capitaine en justice, avant la fin du voyage, et demander la résiliation de son engagement.

En cas de prise ou de naufrage du navire, l'équipage ne peut prétendre aucuns loyers; mais il n'est pas tenu de restituer les avances. L'équipage recouvre ses droits si le navire, après avoir été pris, est ensuite repris sur l'ennemi. — L'art. 559 du Code brésilien reproduit les art. 259 et 260 du Code français, relativement aux droits de l'équipage sur les débris du navire naufragé et sur le fret.

Le marin qui tombe malade au service du navire, est soigné aux frais de l'armement; mais si la maladie a été conctratée en dehors du service, il cesse d'avoir droit à ses loyers et les frais de traitement sont prélevés sur son salaire échu; en cas d'insuffisance, il est tenu sur ses biens personnels et sur les gages qu'il peut gagner après sa guérison. — Les frais de sépulture du marin mort pendant le voyage sont à la charge du navire, et ses héritiers ont droit à sa solde jusqu'au jour de son décès, s'il a été engagé au mois ; s'il était engagé au voyage et que la mort fût survenue pendant que le navire était en route pour le port de destination, les héritiers reçoivent la part de loyers correspondant au voyage d'aller; la solde entière leur est due, si la mort est survenue pendant le voyage de retour et que l'engagement ait été passé pour l'aller et retour. — Le matelot qui a péri en

défendant le navire, est considéré comme vivant pour ses salaires et profits, jusqu'à la fin du voyage. Le marin pris en défendant le navire profite des mêmes avantages.

A la fin du voyage, l'équipage a droit au paiement de la solde dans les trois jours qui suivent le déchargement, avec l'intérêt légal en cas de retard. Si l'engagement est fait pour plusieurs voyages, l'équipage peut exiger la solde à la fin de chaque voyage.

Les gens de l'équipage ont tous, de plein droit, un privilége sur le navire et le fret, pour les loyers du dernier voyage, et ils sont préférés à tous autres créanciers privilégiés. En aucun cas, le capitaine ou l'armateur qui opposerait au matelot une fin de non-recevoir ne serait entendu avant d'avoir fait le dépôt préalable.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent au capitaine, aux officiers comme aux matelots, et généralement à toutes personnes qui font un service à bord du navire, à l'exception des subrécargues pour lesquels il existe des règles particulières, conformes à celles du droit argentin sur la même matière (voir *suprà*, p. 134).

Le navire et le fret répondent, vis-à-vis des chargeurs, du préjudice causé par la faute de l'équipage, sauf le recours de l'armateur contre le capitaine, et de celui-ci contre les gens de l'équipage (art. 543 à 565 du Code de comm. brésil.).

Buenos-Ayres. — Les conditions de l'engagement des gens de mer se prouvent, à défaut d'autre document écrit, par le rôle de l'équipage. Si la durée de l'engagement n'est pas déterminée, encore qu'il soit au mois, on présume toujours qu'il est fait pour l'aller et le retour au port d'enrôlement. Le capitaine doit remettre à tout marin qui l'exige une note signée de lui, énonçant la nature de ses fonctions, la solde convenue et le montant des avances faites à l'engagé. Le livre de comptes sur lequel sont portés les actes d'engagement fait foi, s'il est régulièrement tenu, pour tout ce qui concerne les conditions du contrat; les mentions relatives aux avances faites font notamment foi, en cas de doute.

Les devoirs des officiers et matelots, pendant le voyage, sont les

mêmes qu'en droit brésilien ; la désertion du matelot est aussi punie des mêmes peines (voir *suprà*, Brésil, p. 306). Les officiers et matelots congédiés pour un motif légitime ont seulement droit au paiement de leurs loyers jusqu'au jour du congé ; et, s'ils sont engagés au voyage, les loyers sont calculés dans la proportion du chemin parcouru. Les motifs de congédiement sont les mêmes qu'en droit hollandais (voir *suprà*, Pays-Bas, p. 271). — L'officier ou le marin congédié sans cause légitime a droit à être indemnisé par le capitaine. Cette indemnité, que l'engagement soit fait au mois ou au voyage, consiste dans le tiers des loyers que le marin aurait vraisemblablement gagnés, lorsque le congé a été donné avant le départ du navire ; l'indemnité comprend la solde entière que le marin aurait gagnée du commencement à la fin du voyage, plus les frais de retour, lorsque le congé est donné en cours de voyage. Le capitaine qui a payé cette indemnité ne peut la répéter contre l'armateur qu'autant que le congé a été donné sur l'ordre de celui-ci. — Les justes motifs qui autorisent le matelot, de son côté, à demander son congé, sont encore les mêmes qu'en droit hollandais (voir *suprà*, Pays-Bas, p. 271). Le changement de destination du navire, soit avant, soit pendant le voyage, et la prolongation du voyage, dans certains cas, sont réglés absolument dans les mêmes termes qu'en droit brésilien (voir *suprà*, Brésil, p. 306).— Si le voyage est seulement abrégé, les marins engagés au mois n'ont droit qu'aux loyers échus, et ceux engagés au voyage reçoivent toute la somme stipulée.

La rupture du voyage par le fait du propriétaire se règle, quant aux loyers de l'équipage, suivant les mêmes principes qu'en droit brésilien. Nous renvoyons également au droit brésilien pour ce qui concerne la rupture du voyage par force majeure, et pour ce qui concerne la rupture, le retard ou la prolongation vis-à-vis des marins engagés au profit ou au fret.

Si l'engagement est fait pour plusieurs voyages, l'équipage peut exiger ses loyers à la fin de chacun d'eux.

Les droits de l'équipage sur les débris du naufrage sont aussi réglés dans les mêmes termes qu'en droit brésilien. L'art. 1171 du Code argentin ajoute : Les marins qui naviguent à part et

profit n'ont aucun droit sur les débris du navire naufragé ; ils ne peuvent prétendre qu'au fret des marchandises qui ont pu être sauvées, dans la proportion de ce qui est attribué au navire. — L'art. 1172 dispose encore, conformément au droit hollandais, que l'équipage doit être indemnisé des journées employées au sauvetage. Le marin qui déploie, en cette circonstance, une activité extraordinaire, suivie d'un heureux succès, reçoit une récompense exceptionnelle. En règle générale, tout service extraordinaire rendu par un officier ou un matelot est mentionné au livre de bord et peut donner lieu à une récompense particulière.

La situation du matelot qui tombe malade ou qui est blessé, soit au service du navire ou en le défendant, soit en dehors du service, fait l'objet de dispositions absolument conformes à la loi hollandaise. Nous renvoyons encore au droit brésilien, en ce qui concerne les droits des héritiers du marin décédé à bord. L'art. 1178 du Code argentin ajoute la disposition qui suit : Les héritiers du marin engagé à part et profit ont droit à tout ce qui aurait été attribué au marin, s'il avait terminé le voyage, lorsque la mort est survenue pendant le voyage ; mais ils n'ont aucun droit, lorsque la mort survient avant le départ.

Aucun marin ne peut intenter d'action contre le capitaine ou l'armement, avant la fin du voyage, sous peine de perdre ses loyers échus. Cependant lorsque le navire fait relâche dans un port, les marins maltraités ou à qui le capitaine fournit une nourriture insuffisante, sont fondés à demander la résiliation de leur engagement.

Le délai de paiement des loyers, à la fin du voyage, le privilége affecté aux loyers, l'extension au capitaine des dispositions concernant les loyers des gens de mer, la responsabilité du capitaine et des matelots vis-à-vis des chargeurs qui éprouvent un préjudice par leur faute, sont l'objet de dispositions conformes à la loi brésilienne, à laquelle nous renvoyons sur ces divers points (art. 1148 à 1183 du Code de comm. argentin).

Chili. — Le contrat d'engagement des matelots se prouve par écrit, et notamment par le livre de comptes qui fait foi, s'il est

régulier ; mais la loi ne prescrit pas un rôle d'équipage, ainsi que les autres législations. A défaut d'écrit et d'autres moyens de preuve des conditions de l'engagement, on présume que les parties s'en réfèrent aux usages locaux. S'il y a doute sur la durée de l'engagement, on décide qu'il est fait pour l'aller et le retour. — Si le matelot déjà engagé contracte un second engagement, l'armateur ou le capitaine avec lequel il a passé le premier engagement, peut le contraindre à l'exécuter ou à subvenir lui-même aux gages de son remplaçant ; en outre, le matelot perd les gages qu'il a pu gagner et restitue les avances qu'il a reçues. L'armateur ou le capitaine qui l'a détourné encourt une amende de 100 *pesos*. — Le matelot qui déclare avoir déjà navigué et qui est reconnu inhabile, répond des dommages causés par son impéritie.

Les droits des matelots congédiés avec ou sans motif légitime sont réglés de la même manière que ceux du capitaine ainsi congédié (voir *suprà*, chap. III, Chili, p. 243).

Le matelot qui tombe malade ou qui est blessé ou mutilé au service du navire est soigné et rapatrié aux frais de l'armement. Si la maladie ou la blessure résulte d'une faute, par exemple si le matelot a quitté le navire sans la permission du capitaine, il a encore droit à être soigné par l'armement ; mais il doit le remboursement des frais de traitement sur ses loyers, et, en cas d'insuffisance, sur ses autres biens ; enfin il n'a pas droit aux frais de retour. Si la maladie ou la blessure est la suite de services extraordinaires rendus au navire ou à la cargaison, les frais de traitement sont répartis comme avarie commune. — L'officier ou matelot mort pour la défense du navire est réputé vivant pour ses salaires et profits, pourvu que le voyage soit achevé. Cette disposition s'applique à l'officier ou au matelot pris en défendant le navire. — Les droits des héritiers du marin décédé, quant à ses loyers, sont réglés comme en droit brésilien (voir *suprà*, Brésil, p. 308).

Les loyers sont payés à l'équipage à la fin de chaque voyage, si l'engagement est fait pour plusieurs voyages successifs.

Les droits des hommes d'équipage, en cas de perte ou de naufrage du navire, sont établis suivant les mêmes principes qu'en

droit brésilien. Nous notons toutefois une différence : ainsi, d'après la loi chilienne, non-seulement le marin cesse d'avoir droit aux loyers ou rétributions stipulées ; mais il doit encore restituer les avances qu'il a reçues.

Un privilége sur le navire et le fret est affecté aux loyers des matelots.

Le marin peut demander la résiliation de son engagement : pour changement de destination avant le départ du navire ; pour survenance d'une guerre entre la République et la nation sur le territoire de laquelle le navire devait se rendre ; lorsque des avis sûrs font savoir, avant le commencement du voyage ou pendant une relâche, qu'il règne une épidémie au port de destination ; par suite de la mort ou du congé du capitaine, avant le départ ; quand le convoi vient à manquer, alors que le bâtiment devait naviguer sous escorte d'un navire de guerre ; lorsque le marin a contracté quelque infirmité qui le rend incapable de faire son service ; pour mauvais traitements exercés par le capitaine ou pour mauvaise nourriture. La résiliation de l'engagement peut être demandée pendant le voyage, devant le tribunal de commerce, si le navire est dans un des ports de la République ; devant le consul chilien, s'il est dans un port étranger ; et, à défaut de consul, devant l'autorité étrangère compétente. Aucun marin ne peut, hors ces cas, actionner le capitaine pendant le voyage, sous peine de perdre ses salaires.

Les matelots ne peuvent changer aucune pacotille pour leur propre compte, sans le consentement de l'armateur ou de l'affréteur en totalité, à moins qu'ils n'y soient autorisés par les usages locaux. — Ils doivent servir jusqu'à la fin du voyage, et ne sont licenciés qu'après complet déchargement et quand le navire a été amarré en lieu sûr. — Leur engagement s'éteint par la vente, la prise ou le naufrage du navire, par le changement de destination, par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Lorsque la rupture du voyage a lieu, avant le départ, par le fait de l'armateur, les marins engagés au mois reçoivent, à titre d'indemnité, un mois de solde en sus des loyers échus. Si l'engagement est fait au voyage, le mois d'indemnité et les loyers échus sont calculés approximativement dans la proportion de la

somme stipulée pour tout le voyage ; cette évaluation se fait par experts. Si la durée du voyage projeté ne doit pas dépasser un mois, l'indemnité se réduit à quinze jours de loyers. Il y a lieu de déduire de ce compte les avances reçues par les matelots. — Lorsque la rupture a lieu en cours de voyage, les marins engagés au mois reçoivent les loyers échus et ceux correspondant au temps nécessaire pour arriver au port de destination ; ceux qui sont engagés au voyage reçoivent la somme stipulée. Enfin les uns et les autres ont droit au rapatriement soit au port de destination, soit au port de départ, à leur choix. — Les dispositions qui précèdent s'appliquent au cas où la rupture du voyage est le fait de l'affréteur, sauf le recours de l'armateur contre lui. — Si la rupture du voyage est causée par un fait de force majeure survenu avant le départ, les marins ne peuvent prétendre aucune indemnité, et n'ont droit qu'aux loyers échus au jour de la rupture. — Lorsque la rupture a lieu par suite de guerre, de blocus ou d'interdiction de commerce, après le commencement du voyage, les marins sont licenciés au premier port de relâche et reçoivent les loyers échus ; pour les marins engagés au voyage, les loyers sont calculés suivant la proportion que nous avons indiquée plus haut. Mais si l'empêchement de continuer le voyage vient à être levé, le capitaine et les gens de l'équipage restent tenus de leurs engagements réciproques. — En cas d'embargo ou d'arrêt du navire, les marins engagés au mois ne peuvent exiger que la moitié de leurs salaires, tant que dure l'embargo ou l'arrêt ; mais si l'empêchement se prolonge plus de 90 jours, l'engagement est résilié sans indemnité ; la résiliation a lieu, dans ce cas, même pour les marins engagés au voyage. — Lorsque le navire a reçu des avaries qui le rendent innavigable, les marins ne reçoivent que les loyers échus ; mais si les avaries sont causées par le dol ou la faute du capitaine ou du pilote, l'équipage peut leur réclamer une indemnité.

Si la destination du navire est changée avant le départ et que les matelots n'acceptent pas cette modification de leur engagement, ils reçoivent les loyers échus à compter du jour de l'engagement, et, en outre, un mois de gages à titre d'indemnité. Si les matelots maintiennent leur engagement, ils ont droit à une ré-

tribution plus forte, dont le montant est fixé par experts, en cas de désaccord des parties. Cette disposition s'applique au cas où le changement de destination est le fait des chargeurs, sauf à l'armateur à exercer un retour contre eux. — La prolongation du voyage, par le fait de l'armateur ou des chargeurs, donne aussi lieu à une augmentation proportionnelle des gages. Mais lorsque le voyage est abrégé, les gages stipulés ne cessent pas d'être dus en totalité. — Les matelots engagés à part et profit ne peuvent réclamer d'indemnité pour rupture de voyage, changement de destination, retard ou prolongation de voyage, provenant d'un cas fortuit ou de force majeure. Mais si ces événements sont le fait de l'armateur ou du capitaine, l'équipage a droit à une indemnité à dire d'experts ; s'il sont le fait des chargeurs, l'action des gens de l'équipage contre l'armateur est limitée à la quotité de l'indemnité attribuée à celui-ci.

Les règles concernant les loyers des gens de mer s'appliquent au capitaine, (art. 933 à 969 du Code de comm. chilien).

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit, dans les art. 667 à 715, en ce qui concerne les officiers et matelots, les dispositions de la la loi espagnole (voir *suprà*, Esp., p. 266).

Amérique centrale. — Mexique. — Même législation qu'en Espagne (voir *suprà*, Esp., p. 266).

Pays musulmans. — La législation musulmane est absolument muette sur la matière qui nous occupe.

DEUXIÈME PARTIE

DU CONTRAT D'AFFRÉTEMENT, DU FRET ET DU CONNAISSEMENT.

Dans un premier chapitre, nous examinerons les nombreuses questions qui se présentent sur le contrat d'affrétement, et les obligations qui en découlent soit pour le fréteur, soit pour l'affréteur. Dans un second chapitre, nous traiterons du connaissement.

CHAPITRE PREMIER

DU CONTRAT D'AFFRÈTEMENT.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Après avoir défini la nature, l'objet et les formes du contrat d'affrétement, nous indiquerons les personnes ayant qualité pour fréter ou affréter pour le compte d'autrui; les paragraphes suivants concerneront les divers modes d'affrétement, les fausses déclarations quant au tonnage, à la capacité, à la cote du navire ou à son pavillon, les délais d'exécution et les effets de l'inexécution du contrat d'affrétement, soit par le fréteur, soit par l'affréteur, les staries et surestaries. Nous verrons ensuite comment le contrat d'affrétement est résilié ou

modifié dans les cas de force majeure, de naufrage, de jet à la mer, d'innavigabilité, de radoub du navire ou de perte de marchandises, comment se règlent le fret des marchandises vendues pour les besoins du navire, les obligations particulières de l'affréteur en totalité substitué à l'armateur, et le sous-affrétement, les obligations de l'armateur et du capitaine quant au chargement, au déchargement et à la délivrance des marchandises, l'encaissement du fret et les effets du refus du destinataire de le payer contre la délivrance des marchandises, les conditions auxquelles les avances sur fret sont acquises au fréteur, la nature du contrat pour le transport des passagers et émigrants, et enfin le privilége de l'armateur pour le paiement du fret, et celui de l'affréteur pour la garantie des obligations de l'armateur.

§ 1. — Nature, objet et formes du contrat d'affrétement.

Le contrat exprimant les conditions du louage d'un navire est appelé *charte-partie*, *affrétement* ou *nolissement*. Le prix du loyer du navire est appelé *fret* ou *nolis;* le *fréteur* est celui qui donne le bâtiment à loyer, et l'*affréteur* est celui qui le prend à loyer; l'affréteur reçoit aussi le nom de *chargeur*.

Le contrat d'affrétement est ainsi défini par l'art. 273 du Code de commerce : « Toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée *charte-partie*, *affrétement* ou *nolissement*, doit être rédigée par écrit. — Elle énonce : le nom et le tonnage du navire, le nom du capitaine, les noms du fréteur et de l'affréteur, le lieu et le temps convenu pour la charge et pour la décharge, le prix du fret ou nolis, si l'affrétement est total ou partiel, l'indemnité convenue pour les cas de retard. »

Quant au fret, l'art. 286 en donne la définition suivante : « Le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer est appelé *fret* ou *nolis*. — Il est réglé par les conventions des parties. — Il est constaté par la charte-partie ou par le connaissement. — Il a lieu pour la totalité ou pour partie du bâtiment, pour un voyage entier ou pour un temps limité, au tonneau, au quintal, à forfait, ou à cueillette, avec désignation du tonnage du vaisseau. »

La charte-partie est comprise dans les pièces du bord.

Ce contrat participant du louage, il y a lieu de lui appliquer les principes du louage terrestre, toutes les fois qu'il n'y est pas dérogé par la loi maritime. Ainsi l'affrétement est, comme le louage, une convention bilatérale, commutative, réciproque et à titre onéreux, ne pouvant être révoquée que par consentement mutuel et devant être exécutée de bonne foi.

Il est admis que l'écrit n'est pas de toute nécessité pour l'affrétement des bâtiments de petit cabotage. Il suffit généralement, pour ces expéditions d'une courte durée, de remettre au patron une facture ou note des objets chargés. Celui qui fait charger pour le compte d'un tiers remet une lettre de voiture énonçant les effets chargés et la somme stipulée pour le fret. Cette lettre de voiture tient lieu de charte-partie et de connaissement; et, bien qu'elle ne soit pas signée du patron, la remise qui lui en est faite suffit pour constituer un titre à l'effet d'exiger de lui l'exécution de son engagement vis-à-vis du chargeur, de même qu'elle crée un titre en sa faveur pour exiger le paiement du fret. Le plus souvent même le transport d'un port à un autre se constate verbalement. Cet usage se justifie par la raison que ces transports à courte distance

ont vraiment le caractère du transport à l'intérieur. Il n'est pas douteux en effet que l'art. 273 est inapplicable à la navigation intérieure : le contrat de louage qui intervient pour cette sorte de transports peut se prouver par témoins, par la correspondance ou par les livres des parties (Aix, 28 avril 1846).

Pour les navires destinés à de graves expéditions, la loi est formelle : la charte-partie doit être dressée par écrit (Cass., 11 janv. 1860). Les présomptions sont écartées, même lorsqu'il existe un commencement de preuve par écrit. Cependant l'écrit n'étant exigé que pour la preuve du contrat et n'étant pas essentiel à sa validité, on admet que le contrat d'affrétement peut se prouver par tous autres moyens que la preuve testimoniale, c'est-à-dire par la correspondance, les livres des parties, l'aveu, la mention sur le livre de bord et même le serment décisoire (Havre, 12 juillet 1862 et 21 fév. 1863; Bord., 16 juin 1863). On cite toutefois quelques arrêts contraires à cette jurisprudence (Mars., 29 janv. 1858 ; et Rouen, 19 nov. 1860) ; enfin il y a des divergences sur le point de savoir si les présomptions doivent être admises ou non, lorsqu'elles sont graves, précises et concordantes.

Quoi qu'il en soit, si la preuve par écrit est nécessaire quand l'existence même du contrat d'affrétement est contestée, la question se pose autrement lorsque, sans qu'il y ait eu d'acte écrit, le capitaine a déjà commencé le chargement, et qu'il a reçu la note détaillée des objets qui lui sont remis. Ce commencement d'exécution met hors de doute l'existence du contrat, et le capitaine est tenu d'achever le chargement, sous peine de dommages-intérêts (Mars., 6 juin 1838).

L'affrétement peut être valablement et définitivement

accepté par dépêche télégraphique ; les parties sont alors censées s'en rapporter aux usages pour les conditions du contrat (Havre, 23 fév. 1868).

La loi exige-t-elle que la charte-partie soit rédigée en autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct? En règle générale, cette formalité n'étant pas exigée pour les actes de commerce, il n'y a pas lieu de l'introduire ici dans le silence de la loi.

Le sous-affrétement, c'est-à-dire la cession par l'affréteur de tout ou partie de ses droits, doit-il être l'objet d'un écrit? L'affirmative n'est pas douteuse (Bord., 16 juin 1863). En effet, le sous-affréteur, s'il jouit des mêmes droits que l'affréteur, doit remplir les mêmes obligations.

La charte-partie doit-elle contenir, à peine de nullité, toutes les mentions prescrites par l'art. 2732? L'omission des mentions essentielles, telles que la non-désignation du navire, du fréteur ou de l'affréteur entraînerait évidemment la nullité; mais il n'en est pas de même de celles auxquelles on peut suppléer, telles que l'indication du nom du capitaine, du fret, du temps convenu pour la charge et la décharge ; car l'usage des lieux règle suffisamment, à cet égard, les droits des parties. L'art. 274 dit expressément : « si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux. »

Lorsque la charte-partie ne s'exprime point sur le fret, on présume que les parties s'en réfèrent au prix usité pour les marchandises de même nature, au temps et au lieu de l'affrétement ; on prend le cours moyen.

Si la stipulation relative au fret était seulement douteuse et ambiguë dans la charte-partie, mais qu'elle fût clairement énoncée dans le connaissement signé pos-

térieurement, le connaissement ferait foi (Mars., 18 juin 1834).

Suivant les principes généraux, les conventions, dans le doute, s'interprètent dans le sens de la libération et contre le stipulant : ainsi, dans l'affrétement, elles s'interprètent contre l'affréteur (Rouen, 24 fév. 1844.) Si la stipulation n'est pas conforme aux usages, on présume que les parties ont voulu y déroger.

La charte-partie peut être écrite en langue étrangère ; mais elle serait attaquable pour vice de consentement et par suite nulle si, bien que signée d'un capitaine étranger, elle ne mentionnait pas qu'il fût assisté d'un interprète ou du consul. (Mars., 28 nov. 1854). La même règle s'applique au compromis en règlement d'avaries ; mais il en est autrement du connaissement qui est valable sans cette formalité.

Les parties qui ne savent pas signer ont recours à un notaire.

Le contrat d'affrétement est-il régi par la loi du lieu où il est passé ? ou faut-il lui appliquer la loi du lieu où il doit recevoir son exécution ? La jurisprudence française est fixée sur cette grave question : c'est la loi du lieu où l'acte est passé qui est applicable (Cass., 11 janv. 1860, et 23 fév. 1864). La jurisprudence est également unanime pour attribuer la compétence au lieu de l'exécution. On tire un argument en faveur de ce système, de ce que le règlement des avaries s'effectue d'après la loi du lieu stipulé pour le déchargement et le paiement du fret auquel se rattache ce règlement (Bruxelles, 24 fév. 1849 et 22 nov. 1864.)

Les clauses les plus généralement stipulées dans les chartes-parties concernent : le chargement à délai fixe ou

suivant l'usage du lieu, la commission d'affrétement à titre de prime, la commission au profit des correspondants de l'affréteur, la commission sur le fret d'aller, celle au cas où il y a lieu à augmentation de fret pour certaines escales déterminées, le passage gratuit pour le subrécargue, le paiement du fret sur le poids net constaté par la douane au lieu de débarquement.

On s'est demandé si l'on ne devait pas voir une atteinte à la liberté du commerce dans l'accord intervenu entre des capitaines dont les navires sont en chargement dans le même port, par lequel ils s'obligent réciproquement, sous une clause pénale, à ne fréter leurs bâtiments et à prendre charge pour une destination déterminée, qu'à tour de rôle et suivant l'ordre des arrivées. De tels traités ont souvent pour effet de maintenir les cours élevés du fret. Mais il a été jugé que l'interdiction de ces conventions porterait, au contraire, la plus grave atteinte à la liberté des transactions (Mars., 2 mai 1865).

On devrait voir une atteinte à la liberté du commerce dans le fait, par une compagnie régulière de bateaux à vapeur, annonçant au public des transports à jour fixe, moyennant un fret tarifé, de refuser certaines marchandises offertes ou d'établir entre elles un choix arbitraire. La compagnie est tenue d'accepter, tant que le chargement n'est pas complet, les marchandises dans l'ordre où elles sont présentées (Aix, 8 fév. 1853). Cependant le chargeur qui a accepté un connaissement avec la clause : « Sans garantie de place à bord » ne peut réclamer d'indemnité contre la compagnie de bateaux à vapeur qui, après avoir fait un chargement partiel, a dû le suspendre par suite des nécessités de l'arrimage. Le chargeur n'aurait pas non plus d'action

s'il avait négligé de présenter ses marchandises le long du bord, alors qu'on aurait pu les prendre et les arrimer, mais qu'il les eût présentées alors qu'on procédait à un autre chargement (Mars., 26 fév. 1857).

§ 2. — Des personnes ayant qualité soit pour fréter, soit pour affréter pour le compte d'autrui, et de la commission d'affrétement.

Nous avons vu, en traitant des droits et devoirs du capitaine, sur l'art. 232 (voir *suprà*, chap. III, p. 150), que le capitaine, lorsqu'il est dans le lieu de la demeure de l'armateur ou des propriétaires du navire, ne peut fréter sans leur autorisation spéciale; partout ailleurs il a les pouvoirs suffisants, en vertu de son mandat légal. L'autorisation de l'armateur ou des propriétaires peut être expresse ou tacite. En tout cas, le mandat légal du capitaine ne doit pas être tellement restreint qu'il ne puisse fréter, sans ordres ou instructions spéciales, sur une place maritime, alors que l'armateur habiterait une commune rurale du voisinage (Bordeaux, 3 juin 1863).

Mais que décidera-t-on si le capitaine, au mépris d'une clause de son engagement qui lui interdit de fréter le navire, signe une charte-partie au profit d'un tiers de bonne foi? Il a été jugé que le contrat était valable, sous réserve des dommages-intérêts que l'armateur peut réclamer contre le capitaine qui a outrepassé ses pouvoirs (Havre, 30 janv. 1855). Lorsque le capitaine est ainsi privé du droit de souscrire les chartes-parties, l'armateur désigne un consignataire qui le représente à cet effet et qui oblige son mandant.

Le capitaine, en signant la charte-partie, ne contracte pas seulement comme mandataire de l'armateur, le contrat

crée aussi des obligations qu'il doit remplir vis-à-vis de l'affréteur. Le choix du capitaine est donc souvent la cause déterminante de l'affréteur. En conséquence, il est admis que si le capitaine est congédié par l'armateur, l'affréteur peut résilier le contrat. Il a même été jugé que l'annulation consentie avec le capitaine déjà avisé du congé était valable, quoique faite dans le lieu de la demeure de l'armateur et sur l'intervention de celui-ci (Aix, 26 juin 1840). Cependant le tribunal de Marseille, par jugement du 12 mai 1826, avait refusé de voir dans le congé du capitaine une cause de résiliation de l'affrétement, sur la demande du capitaine.

De même que l'armateur est engagé par la signature du capitaine, l'affréteur peut l'être, de son côté, par son représentant ou son consignataire, qui est son mandataire légal pour consentir tous affrétements, afin de transporter la cargaison qu'il doit fournir. La responsabilité de l'affréteur à raison des engagements ainsi pris par son correspondant ou consignataire est admise par les usages commerciaux; et elle se justifie par l'impossibilité dans laquelle se trouve l'affréteur d'envoyer des instructions spéciales pour chaque contrat d'affrétement, en pays étranger et à des distances considérables. Néanmoins l'affréteur aurait un recours contre le consignataire qui aurait excédé ses pouvoirs (Rouen, 24 fév. 1844).

Le contrat d'affrétement peut être consenti par l'intermédiaire d'un courtier interprète, conducteur de navire. Mais tandis que, dans l'ancienne législation, le contrat était parfait dès que le courtier l'avait inscrit sur son livre, la signature des parties est aujourd'hui exigée, à peine de nullité (Mars., 4 janv. 1820).

Nous avons vu, au paragraphe précédent, que la charte-

partie signée d'un capitaine étranger dont les papiers de bord sont écrits en langue étrangère, ne pouvait être valablement passée qu'avec l'assistance d'un interprète, et cela sous peine de nullité. Pour remplir ce but, les courtiers interprètes et conducteurs de navires, commissionnés pour une certaine langue, ont seuls le droit d'assister les capitaines étrangers dans la langue pour laquelle ils sont commissionnés. Il est vrai que les capitaines étrangers qui entendent le français peuvent traiter sans l'intermédiaire d'un courtier; mais il ne leur est pas permis, s'ils ont recours à l'office d'un de ces agents, d'employer un autre courtier que celui qui est commissionné pour sa langue. La contravention du capitaine le rendrait passible de dommages-intérêts envers le courtier commissionné, et le courtier non-commissionné serait tenu de cette responsabilité solidairement avec le capitaine (Saint-Valery, 31 août 1865).

Le courtier répond de ses fautes dans l'exécution de son mandat; il garantit notamment l'exécution du contrat, en ce sens qu'il serait responsable si, après qu'il aurait donné avis à l'affréteur de l'acceptation de l'affrétement par le capitaine, celui-ci prétendait ne pas s'être personnellement et directement engagé.

Le courtage est dû, lors même que le capitaine n'exécuterait pas la charte-partie conclue par ses ordres ou qu'il stipulerait d'autres conditions avec l'affréteur. Mais il n'est plus dû si le voyage pour lequel l'affrétement a été conclu vient à être rompu par déclaration d'innavigabilité (Mars., 26 avril 1860) ou par toute autre circonstance indépendante de la volonté des parties.

D'après l'usage de Marseille, le courtage est à la charge du fréteur.

Le courtier sous-commissionné par un courtier d'une autre place a une action directe contre l'affréteur pour le paiement de son courtage, bien qu'il doive le partager avec son confrère.

Les courtiers sont souvent commissionnés pour les déclarations en douane, à l'entrée ou à la sortie des navires; la charte-partie qui contient cette désignation peut même stipuler une clause pénale pour l'inexécution par le capitaine. A défaut de cette clause, l'indemnité due au courtier est représentée par le courtage auquel il aurait eu droit, s'il avait fait l'opération; on peut même stipuler une indemnité plus forte, notamment celle de 75 centimes par tonneau de jauge.

Enfin les courtiers peuvent être commissionnés par l'affréteur en totalité, à l'effet de régler les sous-affrétements avec le capitaine. Ils peuvent aussi prêter leur office pour procurer au capitaine des avances de fonds ou des emprunts à la grosse.

La charte-partie accorde ordinairement une commission particulière à l'affréteur ou à son représentant. Cette commission n'est pas subordonnée à la condition de l'heureuse arrivée du navire; et, à l'égard du représentant, elle a le caractère d'une rémunération stipulée tant pour l'intervention dans le règlement du fret que pour les soins donnés aux marchandises; elle est due, lors même qu'au déchargement la cargaison viendrait à être consignée entre les mains d'un tiers. Il peut arriver qu'après avoir ainsi stipulé une commission en faveur de son consignataire au lieu de débarquement, l'affréteur vienne à céder l'affrétement à un autre chargeur : dans ce cas, la commission est due au consignataire du chargeur et non à celui de l'affréteur primitif (Mars., 6 avril 1866).

La taux de la commission d'affrétement est évalué sur celui du chapeau.

Cette commission ne peut être déduite du fret et ainsi réclamée au capitaine, si elle n'a pas été stipulée dans la charte-partie, quand même le fréteur aurait promis la commission à l'affréteur par simple lettre (Havre, 2 déc. 1865, et 8 fév. 1866).

Il a été jugé que l'affréteur avait droit à sa commission stipulée pour un voyage d'aller et de retour, lorsque le capitaine, ne trouvant pas de chargement disponible pour le voyage de retour, résiliait amiablement la charte-partie avec le courtier de l'affréteur, alors qu'il était stipulé que le fret serait dû pour le retour, même si le navire revenait sur lest sans chargement (Mars., 28 août 1867). Cette décision peut toutefois être critiquée; car il s'agit avant tout d'examiner si le consignataire, en consentant la résiliation dans cette circonstance, excède vraiment ses pouvoirs. La commission peut être acquise à tout événement, mais hors les cas de résiliation.

Nous renvoyons au chapitre du capitaine, en ce qui concerne le chapeau (voir *suprà*, p. 146).

§ 3. — Des divers modes d'affrétement et de la condition de plein chargement.

Nous allons examiner successivement les divers modes d'affrétement. L'affrétement peut être fait pour la totalité du navire et moyennant un prix déterminé, à forfait; il est dit alors affrétement *en travers* ou *en rouge*. L'affréteur qui consent ce marché, étant libre de surveiller et de régler le mode de chargement, le capitaine est déchargé, à l'égard des marchandises chargées sur le pont et jetées à la mer, de la responsabilité établie par l'art. 229 du Code de commerce.

L'affrétement *à forfait* est celui qui est consenti pour le transport, moyennant un prix déterminé, d'une certaine quantité de marchandises chargées en bloc, et non évaluées d'après le tonneau de contenance.

Le capitaine qui a consenti ce mode d'affrétement et qui embarque des marchandises dont le poids excède celui qui est garanti, n'a pas droit à un supplément de fret (Anvers, 24 juill. 1862).

L'affrétement peut être fait au voyage ou au mois. Il est fait au voyage lorsqu'on fixe un prix invariable, quelle que soit la durée de l'expédition. Quant à l'affrétement au mois, l'art. 275 du Code de commerce dispose : « Si le navire est frété au mois, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile. »

L'affrétement est dit *à cueillette*, lorsque, le chargement devant être fourni successivement par plusieurs chargeurs, le fréteur stipule que l'affrétement ne sera définitif que s'il trouve assez de chargeurs pour compléter le chargement. Sitôt que le fréteur a trouvé une cargaison équivalente au moins aux trois quarts du tonnage de son navire, il fait connaître aux chargeurs les jours et heures de l'embarquement des marchandises, et, dès ce moment, l'affrétement devient définitif. Mais s'il ne trouve pas un nombre suffisant de chargeurs, il peut annuler la charte-partie. Dans les autres modes d'affrétement, les affréteurs partiels ont le droit d'exiger que le navire mette à la voile au jour convenu, que le chargement soit complet ou non.

Le capitaine qui, en affrétant à cueillette, s'engage à prendre plus de marchandises que ne le comporte le tonnage de son navire, est passible de dommages-intérêts, lors même que la charte-partie n'exagère pas la portée du bâtiment. En tout cas, ceux qui ont chargé les premiers

peuvent exiger que leurs marchandises restent dans le navire; en règle générale, les chargeurs sont préférés les uns aux autres suivant la date de leur titre, sous réserve du recours de ceux dont les marchandises n'ont pu être chargées contre le capitaine.

Les chargeurs à cueillette, encore qu'ils aient traité avec un affréteur en totalité, ont une action directe, comme substitués aux droits de l'affréteur, contre le capitaine, à raison de la responsabilité qui incombe à celui-ci, en ce qui touche le chargement. L'affréteur ne laisse pas d'être responsable, vis-à-vis d'eux, à raison des fautes du capitaine; mais il a la faculté de se libérer par l'abandon de l'excédant de fret qui constitue son bénéfice; il a ce droit, même s'il a reçu les marchandises directement du chargeur, pour en opérer l'embarquement (Bordeaux, 15 oct. 1865; et Cass., 1er mai 1865, et 22 mai 1867). Les chargeurs à cueillette à qui il a été fait abandon ont un recours contre les assureurs à qui l'affréteur a signifié le délaissement.

L'affrétement a lieu *au tonneau* ou *au quintal*, suivant que le navire est frété à raison de l'espace ou à raison du poids de chargement. Remarquons ici que le mot *tonneau* est un terme de convention servant à désigner une mesure de capacité cubique et le poids auquel cette contenance correspond. Ainsi, d'après l'usage, le tonneau correspond à un poids de 1000 kilog.; mais on peut, par la convention, attribuer au tonneau un poids plus ou moins considérable. Il est admis par les usages des places maritimes françaises que le tonnage s'apprécie d'après le poids brut (Havre, 18 janv. 1855). Mais les usages des places étrangères peuvent admettre un poids plus ou moins élevé correspondant au tonneau; et cette différence s'explique par la

nature diverse des marchandises importées qui, sous un même volume, offrent un poids tantôt excédant le poids généralement admis en France, tantôt beaucoup moindre. Le tribunal de Marseille a consacré l'usage de cette place, suivant lequel le poids correspondant au tonneau doit être celui admis au port de débarquement (Mars., 13 nov. 1863). Cependant nous trouvons, dans un arrêt de la cour de Rennes, certains éléments pour la solution de cette question : en l'absence de convention particulière relativement à la détermination du tonneau d'affrétement, pour des marchandises d'importation nouvelle, il y a lieu de décider que les parties ont entendu adopter la mesure usitée dans les autres pays où se fait le commerce des mêmes marchandises, et non celle admise par l'usage pour les marchandises rentrant dans la même catégorie (Rennes, 26 juillet 1862).

Si la charte-partie ne fixe pas le montant du fret dû par chaque tonneau, il est réglé d'après le tarif en usage au lieu de déchargement (Mars., 4 sept. 1849).

L'affréteur doit indiquer la nature du chargement, de telle sorte que le poids puisse en être apprécié par la désignation. Car si cette désignation était telle que le capitaine fût induit en erreur et qu'on lui présentât en chargement des marchandises d'un poids plus lourd, il serait fondé à demander que le fret fût calculé sur la base du poids (Nantes, 11 janv. 1860).

Il est quelquefois stipulé que le fret, au lieu d'être calculé sur la quantité de marchandises embarquées, le sera sur le poids reconnu et délivré au lieu de déchargement. Dans ce cas, la clause reçoit son exécution de telle sorte que le consignataire n'a pas de fret à payer pour les déchets habituels, ni même pour les diminutions cau-

sées par les avaries (Mars., 22 juin 1857; Bordeaux, 28 janv. 1856). Lorsque cette clause n'a pas été stipulée, le prix du fret est réglé sur la quantité portée au connaissement, à moins que le réceptionnaire ne prouve qu'une erreur ait été commise à l'embarquement.

Lorsque la charte-partie stipule la faculté pour l'affréteur de faire des escales et même de les remonter, à charge de payer une augmentation déterminée de fret, l'affréteur n'est pas tenu de payer l'augmentation autant de fois qu'il a remonté d'escales; il ne doit que la somme fixée à titre d'augmentation (Havre, 30 janv. 1865).

Le capitaine étranger qui, dans une charte-partie, déclare non la portée, mais la jauge de son navire, est censé se référer à la jauge calculée suivant les lois de sa nationalité.

La cargaison étant le gage sur lequel le fréteur exerce son privilége pour le paiement du fret, l'affréteur est tenu de charger le navire en quantité suffisante pour garantir le prix du loyer du navire. Cette disposition est d'ailleurs conforme aux principes généraux en matière de louage: « Le locataire, dit l'art. 1752 du Code civil, qui ne garnit pas la maison de meubles suffisants peut être expulsé, à moins qu'il ne donne des sûretés capables de répondre du loyer. » L'affréteur doit donc fournir, en quantité et en poids, assez de marchandises pour assurer le chargement dans les conditions de la charte-partie.

Non-seulement l'obligation de fournir le plein chargement existe contre l'affréteur au profit du fréteur, pour la garantie du fret; mais l'obligation de recevoir le plein et entier chargement peut être invoquée par l'affréteur contre le fréteur, quand la charte-partie stipule que le navire est loué pour son entière capacité, et que le vide

sera payé comme plein. Dans ce dernier cas, en effet, c'est l'affréteur qui a intérêt à charger le plus de marchandises possible, et autant que le permettent la capacité et le tonnage du navire.

L'art. 287 du Code de commerce dispose, relativement au plein et entier chargement : « Si le navire est loué en totalité, et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur. — L'affréteur profite du fret des marchandises qui complètent le chargement du navire qu'il a entièrement affrété. »

Le capitaine qui a frété son navire pour un plein et entier chargement doit prendre toutes les marchandises qui lui sont présentées, pourvu que le poids excessif de ces marchandises par chaque tonneau ne crée pas un danger pour le navire. L'affréteur, de son côté, ne remplit pas son obligation si, devant fournir un chargement en sacs ou autrement de manière à ce que l'arrimage puisse se faire sans vide, il le fait en caisses entre lesquelles les vides ne sont pas comblés; dans ce cas le fret est dû sur le vide aussi bien que sur les quantités chargées; en d'autres termes, il est dû sur tout ce qui aurait pu être chargé et arrimé sur le navire.

Pour être en droit de faire ainsi payer le vide pour plein, le capitaine doit préalablement mettre l'affréteur en demeure de compléter le chargement, et, en cas de refus par l'affréteur, protester à raison du vide, avant la signature des connaissements (Mars., 28 nov. 1851, et 4 mars 1853). Lorsque l'affréteur a contracté des sous-affrétements avec des chargeurs, et que ceux-ci ne remplissent pas leur obligation quant au plein chargement, c'est à l'affréteur que le capitaine doit adresser la mise en

demeure. A défaut de protestation par le capitaine, quant à la composition vicieuse du chargement, il ne serait pas recevable à réclamer le fret du vide pour plein et deviendrait même responsable des dommages causés au fréteur par sa négligence. Le capitaine serait encore responsable vis-à-vis de l'affréteur, faute par lui de n'avoir pas mis les consignataires de l'affréteur qui avaient à fournir un chargement de retour, en demeure de le compléter.

L'ordonnance de 1681 portait : « Si le vaisseau est loué en entier et que l'affréteur ne lui donne pas toute sa charge, le maître ne pourra, sans son consentement, prendre d'autres marchandises pour l'achever, ni sans lui tenir compte du fret. » Cependant, d'après l'usage, le capitaine peut compléter le chargement, même à l'insu de l'affréteur, mais à charge de lui rendre compte de ce chargement supplémentaire. Ainsi le capitaine ne peut affréter, comme gérant d'affaires de l'affréteur, à un prix inférieur à celui de l'affrétement principal, sous peine de répondre de la différence ; et si le prix de l'affrétement est supérieur, l'excédant appartient à l'affréteur.

La condition de plein chargement doit s'interpréter dans un sens raisonnable : si, par exemple, il existe des vides sous les barrages, mais que des marchandises aient été, d'après la convention, chargées sur le pont, il y a lieu de compter le chargement sur le pont comme complétant le vide sous tillac. Mais si, aux termes de la charte-partie, le chargement devait être complet tant dans la cale que sur tillac, l'affréteur devrait le fret du vide sur le tillac aussi bien que dans la cale (Mars., 14 juin 1864).

L'opération du pesage qui doit précéder le chargement, afin de vérifier la portée garantie du navire ou de reconnaître le poids chargé, se fait contradictoirement

entre le capitaine et l'affréteur, eux présents ou leurs mandataires. Mais l'affréteur qui s'en rapporte au capitaine, en ce qui concerne la portée effective, ne peut exiger le débarquement de la cargaison, pour vérifier le poids chargé. Il y a plus, il est sans action pour réclamer, en cas de désaccord, relativement à l'insuffisance des qualités de lourd mises à bord, eu égard à la capacité garantie du navire.

L'affréteur est également non recevable à réclamer du chef de déficit dans la capacité de lourd garanti, lorsque la même constatation n'a pas été renouvelée au débarquement. Le capitaine, de son côté, n'est pas fondé à réclamer le fret du vide pour plein, s'il procède au déchargement avant d'avoir fait vérifier l'arrimage et relever les vides existants.

Il y a lieu, pour fixer la quotité du vide, de tenir compte du tassement naturel qui a pu s'opérer pendant la traversée, et de tenir compte aussi de la déclaration du capitaine quant à la portée du navire (Nantes, 1er août 1825). Cependant nous voyons qu'il a été jugé par le tribunal d'Anvers que le vide devait se calculer sur la portée réelle du navire, et non sur la capacité garantie dans la charte-partie (Anvers, 28 juillet 1863).

D'après l'usage de *Marseille*, les frais de constatation du vide sont à la charge de l'armement (Mars., 3 oct. 1825). D'après l'usage de *Nantes*, les frais de pesage ou de mesurage des marchandises, au port de destination, sont supportés par le consignataire (Nantes, 21 mai 1864). Cet usage est surtout justifié quand le fret doit être payé suivant le poids des marchandises délivrées; car les opérations du pesage et du mesurage sont alors faites dans l'intérêt du consignataire et pour l'exécution de l'engagement dé-

rivant du contrat. Au *Havre*, au contraire, le pesage servant à fixer le fret est aux frais du capitaine (Havre, 26 juin 1861). D'après l'usage de Bordeaux, les frais de pesage et de mesurage des marchandises dont le fret est payable par tonneau de 1,000 kilog., sont au compte du fréteur, s'il n'y a convention contraire.

Suivant l'art. 288 du Code de commerce, « L'affréteur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie est tenu de payer le fret en entier, et pour le chargement complet auquel il s'est engagé. — S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie. — Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire. — Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non-charge, le fret entier sera dû au capitaine. »

Le navire est réputé parti, dans le sens de l'art. 288, dès qu'il est arrimé, qu'il a reçu ses expéditions en douane et qu'il attend la marée pour mettre à la voile.

Il est admis, suivant l'équité, que le vide ne doit être payé comme plein que sous déduction des frais que le non-chargement a pu éviter au navire (Aix, 22 déc. 1866). Mais le tribunal de Marseille a donné une décision contraire, (12 août 1827).

L'obligation du plein chargement ayant pour objet la garantie du paiement du fret, l'affréteur qui n'a pas fourni un chargement complet peut être tenu, sinon de payer la différence, puisque le fret n'est dû qu'en cas d'heureuse arrivée, du moins de fournir une caution équivalente à la quotité du fret non garantie par le chargement. Faute par

l'affréteur de fournir caution, le fréteur peut faire débarquer, aux frais de l'affréteur, le chargement insuffisant.

Remarquons ici que, l'obligation du plein chargement étant personnelle à l'affréteur, le capitaine ne peut réclamer d'indemnité que contre lui, et qu'il serait sans droit pour agir à cet effet contre les destinataires de la cargaison.

Lorsqu'un capitaine qui devait faire un chargement de retour n'a pu l'opérer et qu'il est revenu à vide, par suite du refus ou de la négligence des consignataires qui devaient fournir le chargement, il a droit contre l'affréteur à l'indemnité du vide pour plein, dès qu'il prouve qu'il a mis les consignataires en demeure et fait toutes protestations (Rennes, 30 avril 1863). Il en est ainsi surtout quand il a été stipulé que le capitaine pourrait effectuer son retour immédiatement après l'expiration des jours de surestaries convenus.

Le capitaine est fondé à refuser le chargement, si celui qui lui est présenté diffère par sa nature de celui indiqué dans la charte-partie, ou si le chargeur exige qu'il aille chercher la cargaison dans un autre lieu que celui fixé par le contrat. Si la charte-partie, sans détailler la nature des marchandises composant le chargement, contient seulement la clause « marchandises convenables », le capitaine peut refuser celles qui compromettraient la sûreté du navire ou qui ne pourraient être chargées après celles déjà embarquées, sans qu'il y ait vice d'arrimage. Dans ces divers cas, il est autorisé à revenir à vide, tout en conservant son recours en indemnité contre l'affréteur.

Il nous reste à traiter le cas où des marchandises ont été mises à bord, sans que le chargement ait été déclaré au capitaine, et à son insu. L'art. 292 dispose : « Le capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les

marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature. »

Quand le voyage est commencé, le capitaine ne peut opérer la mise à terre que sur une décision judiciaire et après sommation infructueuse, faite au propriétaire des marchandises; néanmoins s'il en résulte une surcharge dangereuse, le capitaine peut les déposer dans un port de relâche.

§ 4. — Des fausses déclarations quant au tonnage, à la capacité, à la cote du navire ou à son pavillon.

Les art. 289 et 290 du Code de commerce disposent : « Le capitaine qui a déclaré le navire d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur. » — « N'est réputé y avoir erreur en la déclaration du tonnage d'un navire, si l'erreur n'excède un quarantième, ou si la déclaration est conforme au certificat de jauge. »

La bonne foi du capitaine ne serait pas une cause suffisante d'excuse; on ne doit considérer que le fait de l'inexactitude qui cause un dommage dont il est dû réparation. Remarquons encore que si l'indemnité est due par suite d'erreur de plus du quarantième, le fréteur doit l'indemnité à raison du nombre de tonneaux déclaré en trop, sans pouvoir bénéficier de la déduction du quarantième.

Il n'y a pas lieu à indemnité si les marchandises peuvent, malgré l'erreur dans la déclaration de port de navire, être expédiées sans qu'il en résulte une surcharge. L'indemnité n'est pas due d'avantage si le tonnage du navire est plus fort que celui qui a été déclaré; mais alors

l'affréteur n'a à supporter aucune augmentation de fret à raison de l'exédant de tonnage pour lequel il ne doit pas chargement. Enfin l'indemnité ne peut être réclamée si le fréteur s'est simplement engagé, en déclarant la jauge de son navire, à ne charger que ce qu'il peut contenir.

L'affréteur qui a sous-frété le navire avec garantie de tonnage et fait une déclaration exagérée, doit, si le sous-affréteur l'exige, subir le déchargement de ses propres marchandises pour permettre d'y substituer celles du sous-affréteur ; l'affréteur supporte, en outre, les frais de surestaries que cette opération nécessite, et même les intérêts des traites dont il a retardé l'émission.

Il faudrait assimiler à la déclaration exagérée de tonnage ou de port, l'engagement qu'aurait pris le capitaine de charger sur le pont des marchandises si encombrantes qu'on ne pourrait les recevoir sans gêner la manœuvre (Mars., 22 mai 1863).

L'affréteur doit, pour conserver son recours contre le fréteur, à raison de l'erreur dans la déclaration du tonnage, faire une protestation régulière à la fin du chargement ; il ne suffirait pas qu'il énonçât sur le connaissement la réduction proportionnelle du fret.

Le fréteur qui, dans la charte-partie, attribuerait à son navire une cote supérieure à celle indiquée par le Bureau-Veritas, causerait à l'affréteur un préjudice résultant de ce que la prime d'assurance de la cargaison s'élève à mesure que le navire sur lequel elle est chargée s'éloigne de la première classe. Cette fausse déclaration justifierait donc l'action en dommages-intérêts de l'affréteur contre le fréteur (Anvers, 11 avril 1867).

Le capitaine qui déclarerait son navire sous pavillon

français, tandis qu'il serait étranger, répondrait, envers l'affréteur, du surcroît de droits qu'il aurait à payer en douane, par suite de la différence de pavillon (Mars., 10 fév. 1858).

5. — Des délais d'exécution et des effets de l'inexécution de la charte-partie, soit par le fréteur soit par l'affréteur.

L'affréteur n'est fondé à réclamer du capitaine des dommages-intérêts, pour cause de retard dans l'exécution du voyage, qu'autant que la charte-partie stipule que le voyage sera accompli dans un délai fixé; il en serait autrement si le retard était dû à la faute du capitaine. Lorsque la durée du voyage a été déterminée, le capitaine peut cependant faire relâche en présence du danger sérieux d'être pris par l'ennemi, alors même qu'il transporterait une cargaison neutre. La nécessité de la relâche, quelqu'en soit le motif, résulte suffisamment du rapport de mer du capitaine.

Si un délai est fixé au capitaine pour se rendre au port de chargement, il ne lui est pas interdit pour cela de faire un voyage intermédiaire dans des conditions qui lui permettent de remplir son obligation au jour fixé. Bien plus, s'il était retardé par fortune de mer dans le voyage intermédiaire, l'affréteur ne serait pas recevable à agir contre lui (Mars., 14 juin 1855; Aix, 12 janv. 1856).

Il est dû des dommages-intérêts par le capitaine qui ne part pas au jour fixé par la charte-partie, et l'indemnité est due alors même qu'il n'y aurait pas eu de mise en demeure au port de départ ni de protestation avant la délivrance des marchandises au port de destination (Cass., 8 août et 13 nov. 1867). Si la charte-partie ne stipule pas le délai dans lequel le capitaine doit charger et mettre

à la voile, l'indemnité est due en cas de retard sans nécessité; mais les dommages-intérêts ne courent que du jour de la mise en demeure, et seulement si le départ ne suit pas immédiatement cette mise en demeure. L'affréteur serait même en droit, en cas de prolongation de retard, de se faire autoriser judiciairement à affréter un autre navire, aux frais du capitaine. Le juge fixe ordinairement un délai passé lequel le contrat est résilié et l'affréteur autorisé à charger sur un autre navire, sans préjudice de tous dommages-intérêts. L'indemnité à laquelle a droit l'affréteur, dans ce cas, consiste dans la différence du fret et le préjudice résultant du retard. Mais si le premier navire affrété était à voiles, l'affréteur ne peut se faire autoriser à expédier par bateau à vapeur.

Lorsque la charte-partie stipule que le navire sera mis à la disposition de l'affréteur avant une certaine époque fixée, le capitaine doit le faire mettre à quai à la première réquisition de l'affréteur; et s'il y mettait du retard, il perdrait le droit de réclamer les surestaries pour défaut de chargement dans le terme convenu.

Le consignataire ne doit prendre livraison des marchandises, au port de déchargement, qu'après avoir protesté du chef de retard; il serait déchu de ses droits à cet égard s'il protestait seulement après la réception; mais la simple remise du connaissement au capitaine ne le rend pas non-recevable (Mars., 17 juin 1858). Cependant il a été jugé dans un sens équitable que le consignataire conservait ses droits à l'indemnité, même après réception des marchandises, tant qu'il n'avait pas payé le fret stipulé (Aix, 29 mai 1865). Enfin la cour d'Aix a jugé postérieurement que le paiement du fret sans protestation pouvait faire perdre au consignataire le droit de demander aucune ré-

duction du prix du transport; mais que le droit d'obtenir réparation du retard dommageable lui était toujours conservé (Aix, 28 nov. 1866).

L'indemnité de retard consiste généralement dans une réduction sur le montant du fret stipulé, dans les frais de magasinage et de transport à quai, et aussi dans la réparation du dommage causé par le retard; mais doit-on faire aussi entrer dans le règlement des dommages le préjudice résultant de la baisse qui s'est produite sur les marchandises depuis l'époque fixée pour l'arrivée du navire? Tandis que la cour d'Aix voit là un dommage dont le fréteur doit la réparation, le tribunal de Marseille y voit une spéculation à laquelle le fréteur doit rester étranger, et refuse à l'affréteur toute indemnité basée sur cette cause de préjudice (Mars., 29 mai 1865). Il serait impossible d'admettre, comme quelques-uns l'ont prétendu, que le fréteur dût, pour retard fautif, les intérêts du capital que représente la marchandise. Ce n'est pas là, en effet, un dommage qui ait directement le retard pour cause, ni qui puisse avoir été prévu par les parties (Anvers, 22 fév. 1864). Cependant nous relatons un jugement de Marseille qui accorde, comme l'un des éléments de l'indemnité, les intérêts légaux sur le coût des marchandises (14 juill. 1864).

Le retard causé par l'affréteur dans le chargement donne lieu à des indemnités réglées jour par jour, et qui sont dites *surestaries* (Voir au paragraphe suivant). Nous avons vu, au paragraphe III (p. 336), que le capitaine était en droit, après le délai fixé pour les surestaries, d'effectuer son retour sans chargement et que le chargeur n'en devait pas moins le fret du vide pour plein. Ce que nous avons dit à ce même paragraphe relativement à l'obliga-

tion du plein chargement, se rattache également à l'inexécution du contrat d'affrétement.

L'affréteur n'a plus le droit, après que le chargement et l'arrimage sont terminés, et que le capitaine a déjà pris ses expéditions en douane pour le départ, de retenir encore le navire pour charger de nouvelles marchandises, même en payant les surestaries.

Les art. 288 § 3, 293 et 294 du Code de commerce ont trait à l'inexécution du contrat d'affrétement par l'affréteur.

Art. 288 § 3 : « Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il payera, en indemnité, au capitaine, la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire. »

Art. 293 : « Le chargeur qui retire ses marchandises pendant le voyage est tenu de payer le fret en entier et tous les frais de déplacement occasionnés par le déchargement : si les marchandises sont retirées pour cause des faits ou des fautes du capitaine, celui-ci est responsable de tous les frais. »

Art. 294 : « Si le navire est arrêté au départ, pendant la route ou au lieu de sa décharge, par le fait de l'affréteur, les frais du retardement sont dus par l'affréteur. — Si, ayant été frété pour l'aller et le retour, le navire fait son retour sans chargement ou avec un chargement incomplet, le fret entier est dû au capitaine, ainsi que l'intérêt du retardement. »

L'inexécution de la charte-partie par le chargeur à cueillette est prévue par l'art. 291 qui est ainsi conçu : « Si le navire est chargé à cueillette, soit au quintal, au tonneau ou à forfait, le chargeur peut retirer ses mar-

chandises, avant le départ du navire, en payant le demi-fret. — Il supportera les frais de charge, ainsi que ceux de décharge et de rechargement des autres marchandises qu'il faudrait déplacer, et ceux du retardement. »

La faculté de résilier en retirant les marchandises déjà chargées, à charge de ne payer que le demi-fret, n'est accordée qu'au chargeur à cueillette; celui qui a affrété de toute autre manière doit la totalité du fret stipulé : cette différence est justifiée par la nature particulière du contrat d'affrétement à cueillette, qui est soumis à la condition que le fréteur trouvera d'autres chargeurs pour compléter son chargement; tandis que, dans les autres modes d'affrétement, l'engagement est définitif du jour de la convention.

Le demi-fret dont il est question dans les art. 288 § 3 et 291, a le caractère d'une indemnité et non d'un véritable fret, puisque la rupture du contrat ayant eu lieu avant le départ, le navire n'a gagné aucun fret. Aussi est-il admis que le fréteur ne jouit pas, pour ce demi-fret, du privilége sur les marchandises que l'art. 307 accorde au fret proprement dit. Il en est autrement du fret dû en entier, lorsque les marchandises sont retirées pendant le voyage : ce fret ayant été gagné par le navire est privilégié, suivant les principes généraux.

L'art. 295 prévoit le cas où l'inexécution est le fait du capitaine : « Le capitaine est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, si, par son fait, le navire a été arrêté ou retardé au départ, pendant sa route, ou au lieu de sa décharge. — Ces dommages-intérêts sont réglés par des experts. »

Cependant le capitaine ne serait point passible de dommages-intérêts, s'il avait arrêté le départ, parce que le

chargeur voulait charger des marchandises autres que celles portées au contrat d'affrétement, ou qui fussent prohibées ou déclarées contrebande de guerre. En effet, le capitaine est personnellement responsable des saisies et dommages que peut entraîner le fait de la contrebande. Sa responsabilité cesse si l'affréteur déclarant que son intention n'est pas d'introduire les marchandises en contrebande, a expressément pris les risques à son compte. Mais si le capitaine, dans l'ignorance des règlements de douane, avait chargé des marchandises de contrebande et partagé la faute du chargeur, la réparation du dommage causé par la saisie des marchandises serait également commune entre eux et supportée par moitié par chacun d'eux (Aix, 22 nov. 1867).

Si le capitaine a dû interrompre le voyage, parce que le chargement était trop lourd par rapport au tirant d'eau de son navire, il ne faut, en aucun cas, rendre les affréteurs responsables du chargement excessif; le capitaine seul est en faute, car c'était à lui qu'il appartenait de mieux apprécier le tirant d'eau.

Mais ces divers cas rentrent surtout dans ceux de responsabilité du capitaine vis-à-vis des chargeurs (Voir *suprà*, p. 180).

L'inexécution provenant de ce que l'armateur aurait frété le navire, dans l'ignorance d'un premier frétement consenti par le capitaine, et faute par celui-ci d'en avoir avisé l'armateur, ou réciproquement, donne lieu à des dommages-intérêts envers l'affréteur. Il y a encore inexécution donnant droit à indemnité au profit de l'affréteur dans le fait, par le capitaine, d'avoir refusé de faire ou de compléter son chargement dans plusieurs ports, alors qu'il s'y était engagé par la charte-partie; les difficultés

de l'arrimage ne l'exonéreraient pas à cet égard (Havre, 11 juillet 1864).

Le fréteur qui a manqué à son engagement de charger et qui a laissé partir le navire pour sa destination, peut échapper aux dommages-intérêts en expédiant la marchandise par un autre navire, au fret convenu, et de manière à ce qu'il n'y ait pas de retard. Nous trouvons cet usage admis au Havre et consacré par la jurisprudence belge (Bruxelles, 7 août 1862).

L'inexécution de l'affrétement par le capitaine ouvre, au profit de l'armateur, outre le droit à l'indemnité, celui de se faire autoriser judiciairement à affréter un autre navire pour le transport de ses marchandises; mais ce droit n'appartient pas au chargeur à cueillette qui n'a qu'un recours en dommages-intérêts (Mars., 22 mai 1845).

Il n'y a pas inexécution donnant ouverture à dommages-intérêts, lorsque le capitaine se trouve en présence d'une impossibilité matérielle que les parties pouvaient prévoir : tel est le cas où, par la charte-partie, le capitaine se serait engagé à prendre charge dans un lieu où son tirant d'eau ne lui permettrait pas d'aborder et où il devrait recourir à des gabares.

Lorsque la résiliation d'une charte-partie a été ordonnée et que par suite les marchandises ont été débarquées, l'affréteur est tenu, pour en obtenir la remise, de restituer préalablement au capitaine les connaissements qui lui ont été remis, signés du capitaine. En effet, les connaissements étant destinés à être adressés aux consignataires pour que ceux-ci puissent exiger la délivrance des marchandises, suivant ce qui y est exprimé, il serait dangereux de laisser aux mains de l'affréteur des titres dont il

pourrait être fait usage pour exercer des réclamations contre le capitaine. Aussi le juge ordonne-t-il, au cas où l'affréteur aurait déjà expédié les connaissements à son consignataire, que les marchandises soient consignées jusqu'à la restitution des connaissements. Vainement l'affréteur offrirait caution pour rentrer en possession de ses marchandises (La Rochelle, 17 oct. 1856; Anvers, 10 mars 1866). Les mesures sont prises aux frais de l'affréteur.

Dans le cas où la charte-partie stipule l'indemnité qui doit être attribuée pour fait d'inexécution ou de retard, la partie qui réclame le bénéfice de la clause pénale ne peut exiger, en outre, des dommages-intérêts, lors même que l'indemnité ne serait pas réparatrice de tout le préjudice (Havre, 29 avril 1864).

Le capitaine qui doit, en vertu de la charte-partie, prendre un chargement de retour, n'a aucune action contre le représentant de l'affréteur qui déclare ne pouvoir faire qu'un chargement partiel; il ne peut agir que contre l'affréteur, au port de reste. Mais il peut néanmoins exiger du représentant de l'affréteur que les connaissements mentionnent la réserve de ses droits; le refus de celui-ci d'accepter ces réserves mettrait à sa charge les surestaries dues par suite du retard (Mars., 15 mars 1842).

Les tribunaux français sont incompétents pour connaître, entre étrangers, de l'inexécution d'une charte-partie faite en pays étranger. Il a été jugé que cette incompétence était justifiée, même lorsque la convention avait été partiellement exécutée en France, ou qu'une somme avait été consignée en France pour garantie de l'exécution (Rouen, 24 avril 1855).

Nous verrons, au paragraphe IX, comment se règle,

entre l'affréteur et le sous-affréteur, le recours pour inexécution (Voir *infrà*, p. 374).

§ 6. — Des staries et des surestaries.

Les *staries* ou *jours de planche* sont les délais accordés à l'affréteur par la loi, l'usage ou la convention, soit pour mettre ses marchandises à quai pour le chargement, soit pour les recevoir au lieu de débarquement.

Les *surestaries* sont les délais ou jours excédant ceux de planche: ils constituent une prolongation préjudiciable dont il est dû réparation à l'armement, et pour laquelle l'indemnité est acquise par le seul fait du retard sans que le capitaine ait à prouver le dommage.

Les *contre-surestaries* sont des dommages-intérêts accordés pour la prolongation du retard au-delà des jours de surestaries; le taux de l'indemnité est alors plus considérable que celui des surestaries.

L'art. 274 s'en réfère aux usages locaux pour la fixation du temps de la charge et de la décharge.

1° *Staries.* — Les staries ne commencent à courir que du moment où le navire a obtenu une place convenable à quai, soit pour le chargement, soit pour la délivrance et la réception des marchandises. C'est au capitaine qu'il appartient de prouver qu'il avait rempli cette obligation au jour indiqué. On ne compte pas dans le délai de la starie le temps nécessaire pour amener le navire des bassins jusqu'au quai, lequel temps est estimé à un jour; il faut la mise à quai effective. Si la charte-partie stipule que les staries courront du jour de l'entrée du navire, cette clause s'entend de la mise à quai; et cela, lors même que la charte-partie aurait été passée dans un pays étranger où il est d'usage de faire courir les staries du

jour même de l'entrée du navire : on présume que les parties ont voulu suivre, pour la charge ou la décharge, les usages du lieu où elle s'opère (Havre, 29 oct. 1855).

C'est du lendemain de la mise à quai, et non du jour même que commencent à courir les délais de staries ; et il en est ainsi alors même qu'il est stipulé dans la charte-partie que le chargement ou le déchargement aura lieu dans le plus bref délai possible. Mais il est admis que si le chargement ou le déchargement commence réellement le jour de la mise à quai, ce jour est compté dans le calcul des staries. Cependant le point de départ n'est pas modifié si le destinataire a commencé le déchargement avait la mise à quai (Mars., 7 oct. 1862.)

Il faut, en outre, que le capitaine avise les chargeurs de l'arrivée du navire ; car, faute d'avertissement suffisant, les jours de planche ne pourraient courir contre eux. L'annonce par la voie des journaux est-elle un avertissement suffisant ? Nous trouvons sur ce point deux jugements contradictoires du tribunal de Marseille (Pour l'affirmative : Mars., 1er oct. 1856 ; pour la négative : 19 fév. 1856.) Mais l'affirmative prévaut, conformément à l'usage.

Il ne suffit pas que le navire soit mis à quai, il faut encore qu'il occupe une place où l'on puisse charger ou décharger utilement. Néanmoins le chargeur ou le destinataire ne pourrait exciper de l'encombrement des quais ni de certaines difficultés qui ne constitueraient pas un obstacle absolu. Si l'affréteur s'était réservé le choix de l'emplacement du navire, il ne dépendrait pas de lui de retarder le chargement ou le déchargement, en désignant des places déjà occupées par d'autres navires. Toutefois, lorsque le déchargement ne peut s'opérer qu'au moyen

de la grue, la starie ne court que lorsque le capitaine y a accès.

Le déchargement n'est réputé définitif qu'après vérification par la douane de la cargaison débarquée, et que le capitaine a obtenu décharge de son manifeste d'entrée. Le destinataire qui, par des retards provenant de son fait, empêcherait le capitaine de disposer de son navire et d'obtenir ses expéditions, devrait les surestaries. Quant au chargement, il devient définitif par la remise des connaissements.

L'usage de la place détermine, à défaut de convention, le nombre de jours de planches accordés pour le déchargement. Le délai est calculé de jour à jour, si la convention stipule un certain nombre de jours courants : ainsi lorsqu'il est de dix jours, et qu'il commence le 1er avril, il doit finir le 10 avril. Mais s'il est calculé d'après l'usage de la place, il faut déduire les dimanches et les jours fériés. La journée finit à l'heure de la fermeture des bureaux de la douane (Mars., 19 janv. 1831.)

Nous allons indiquer ici, en ce qui concerne le calcul des jours de planche, les usages de nos principales places maritimes.

A *Marseille*, les frais de mise à quai de la marchandise sont supportés par le navire. Le délai de déchargement des navires de moins de 100 tonneaux est de 8 jours ouvrables, à compter du lendemain de la mise à quai; il est de 15 jours ouvrables, pour les navires d'un tonnage supérieur, sauf par le tribunal à augmenter ou à diminuer ce délai, comme nous le verrons ci-après. Si la charte-partie stipule que les marchandises seront délivrées sous palan, le navire n'étant pas tenu d'être à quai, les jours de staries courent du lendemain de la remise du manifeste,

et les frais de bateaux sont à la charge du réceptionnaire. Dans ce cas particulier, les jours de planche commencent le lendemain de la remise du manifeste, bien que ce soit un jour férié.

A *Nantes*, les jours de planche, pour le déchargement sont comptés à partir du jour de la déclaration d'entrée du navire. Il est d'usage que le réceptionnaire des marchandises indique lui-même l'emplacement que doit occuper le navire, et le capitaine ne peut refuser de s'y rendre, à moins de force majeure. Mais si le capitaine doit attendre que la place désignée soit libre, il a droit à des surestaries.

A *Bordeaux*, il n'existe aucun usage fixe, quant aux jours de planche pour le chargement; les parties stipulent tantôt des jours courants, tantôt des jours ouvrables; mais plus généralement les délais s'entendent des jours courants, et il faut une convention spéciale pour qu'ils s'entendent des jours ouvrables (Bord., 11 janv. 1867).

Au *Havre*, les jours de planche ne courent que du jour de la mise à quai effectivement opérée.

Lorsque le capitaine se trouve dans un pays étranger où il n'existe pas d'autorité régulière qui fixe les jours de planche ou de surestaries, ni qui puisse recevoir ses protestations, il lui suffit, pour conserver son recours, de se faire délivrer par les principaux négociants du pays une attestation des faits (Mars., 28 mai 1857.)

Les délais de staries fixés par la convention peuvent courir du jour de l'arrivée du navire ou de sa mise à quai, du jour du dépôt du manifeste en douane au port de destination, ou du jour de l'obtention du permis de débarquement.

Nous avons déjà vu plus haut que les délais fixés par la convention s'entendent des jours courants, y compris les dimanches et jours fériés, et non-seulement des jours ouvrables.

Lorsque la charte-partie stipule que l'affréteur chargera le plus tôt possible, cette clause laisse à celui-ci le temps nécessaire pour faire arriver la marchandise au lieu de chargement; mais à défaut de cette stipulation, l'affréteur doit les surestaries, quand le défaut d'arrivée des marchandises occasionne un retard.

L'affréteur a rempli son obligation et le chargement est considéré comme effectué, dès que les marchandises ont été placées le long du bord et qu'elles ont été pesées ou mesurées par le capitaine; celui-ci doit alors signer les connaissements.

Dans le cas où la charte-partie détermine un seul nombre de jours de planche, tant pour la charge au port de départ que pour la décharge au port de destination, et qu'elle stipule que les jours gagnés sur le chargement seront reversibles sur le délai de déchargement, le chargeur ne doit de surestaries que si la totalité des jours employés excède le temps déterminé par la charte-partie. Les surestaries dues au cas où, compensation faite, les délais fixés par la convention ont été dépassés, sont au compte des destinataires, lors même qu'ils n'auraient mis aucun retard de leur côté (Mars. 30 oct. 1854.)

Les staries peuvent être prolongées, lorsque le retard apporté au chargement ou au déchargement provient soit d'une force majeure, soit du fait du capitaine qui perd ainsi son droit à réclamer les surestaries; nous verrons, en outre, en traitant des surestaries, que le capitaine ne peut être indemnisé du retard que s'il a mis l'affréteur ou

son correspondant en demeure. Enfin il est de principe que l'événement de force majeure qui prolonge les surestaries, n'exonère pas le chargeur de l'indemnité de surestaries, lorsqu'il est constant que, sans le premier retard, la prolongation résultant de l'événement fortuit ne se serait pas produite (Nantes, 9 fév. 1861.)

Le défaut de place où le débarquement soit possible constitue une force majeure suspensive du délai de planche, de telle sorte que le destinataire ne doit point de surestaries pour le retard provenant de ce fait (Mars., 12 oct. 1854; Cass., 30 janv. 1856.) Cependant un ancien arrêt de la cour d'Aix (23 déc. 1824,) avait décidé qu'en cas de retard par force majeure, les frais de surestaries devaient être répartis par moitié entre le capitaine et le destinataire. Cette jurisprudence n'a pas prévalu.

Si, par force majeure, le déchargement est interrompu, le destinataire ne doit pas non plus de surestaries (Nantes, 16 fév. 1867.)

Le retard causé par le mode vicieux de déchargement, alors qu'il y a évidemment mauvaise volonté du capitaine ou des hommes de l'équipage, n'est point compris dans le délai de staries.

Si, avant l'expiration des staries, le navire est obligé de quitter sa place, et que, par suite, le déchargement soit retardé, le capitaine ne peut réclamer de surestaries des destinataires : le temps pendant lequel le navire a dû changer de place, sur l'ordre du capitaine de port, n'est pas utilement compté (Mars., 28 mars 1853; Havre, 26 nov. 1861; Nantes, 18 fév. 1865).

La débâcle des glaces, à l'entrée des rivières peut constituer un cas de force majeure empêchant les jours de planche de courir. Ainsi jugé par un arrêt de la cour de

Nantes, du 24 fév. 1864; mais un arrêt de la même cour, du 16 fév. 1867, a mis à la charge du destinataire les surestaries dues par suite de l'arrivée des glaces.

L'opposition à la délivrance de la cargaison, lorsqu'elle est affectée comme gage d'un emprunt à la grosse, ne peut, s'il en résulte des retards dans le déchargement, donner lieu à des surestaries; car il s'agit là d'un fait du capitaine (Mars., 8 oct. 1856). La grève des portefaix du port est un cas de force majeure qui empêche, tant qu'elle dure, les délais de courir (Havre, 3 juill. 1846).

Dans le cas où le navire ne peut être mis à quai, et qu'il y a nécessité imprévue de transborder les marchandises sur des gabares, il y a lieu de tenir compte, dans le calcul des jours de planche, de la perte de temps causée par ce mode de délivrance, et d'augmenter d'autant le délai de staries (Mars., 14 janv. 1842). Enfin il a été jugé que l'état de détérioration de certaines marchandises, notamment leur liquéfaction ou leur ramollissement, non par un vice propre, mais par leur condition naturelle, pouvait occasionner, dans le déchargement, un retard ne donnant pas droit à des surestaries (Nantes, 17 fév. 1866).

Il est admis par la jurisprudence que, pour les navires d'un tonnage considérable et supérieur à 600 tonneaux, il y a lieu, si les délais de staries ne sont pas fixés par la convention, d'étendre les délais ordinaires accordés aux destinataires par les usages de la place; le tribunal statue sur l'augmentation du délai.

Remarquons ici qu'il peut exister une différence entre la jauge officielle et le port effectif ou déclaré du navire; mais, pour l'application, des différents délais de staries, on ne doit considérer que la jauge officielle (Mars., 29 mars 1865).

Le retard peut être dû à certaines circonstances qui, bien qu'elles puissent quelquefois constituer la force majeure, n'empêchent pas les surestaries de courir. Ainsi l'obtention de la cote du navire en douane ou écor pour le déchargement ne concerne que le destinataire et ne suspend pas de délai de staries. Le destinataire aurait toutefois un recours contre le courtier à qui le retard serait imputable. Généralement, les conséquences des retards apportés au chargement par les règlements de douane incombent au destinataire. Cependant l'obtention de la cote en douane devant toujours être précédée de la remise par le capitaine de la copie du manifeste, le délai de staries ne courrait pas contre le destinataire, si le capitaine était lui-même en retard de faire la production.

L'insuffisance d'agents douaniers pour la visite des marchandises, les retards causés par les intempéries, le mauvais état ou l'insuffisance des voies de transport ne peuvent davantage faire prolonger le délai de staries. Néanmoins il a été jugé, à l'égard de destinataires de chargement à cueillette, que l'absence des employés de la douane pouvait constituer une force majeure, interrompant le délai de staries (Mars., 6 déc. 1858).

L'encombrement des quais et même la défense du capitaine de port d'y déposer des marchandises, ne sont pas considérés comme des obstacles de force majeure de nature à interrompre les jours de planche.

Les retards apportés au déchargement par la saisie ou la tierce-consignation ne réduisent pas non plus le délai de staries. La charte-partie stipule quelquefois certains délais de staries et de surestaries pour prendre charge sur divers points convenus, sans comprendre dans le délai de

staries le temps employé par le navire pour se rendre d'un point à un autre. On a décidé, dans ce cas, que si le délai de staries est écoulé avant le complet chargement, la durée du trajet fait ensuite par le navire aux points de chargement où il doit aborder, est comprise dans le délai de surestaries (Mars., 20 mars 1866).

Les règles qui précèdent sont applicables aux bâtiments de cabotage comme à ceux de navigation intérieure. Au grand cabotage, les jours de staries sont généralement, d'après l'usage, de quinze jours pour la charge et d'autant pour la décharge. Dans la navigation intérieure, les jours de planche sont limités à trois; du reste, les délais sont presque toujours déterminés par le contrat d'affrétement.

Il est important de noter, en ce qui concerne les surestaries ou les indemnités pour cause de retard, qu'il n'existe aucune solidarité entre les divers réceptionnaires, à moins d'une clause spéciale; chacun des destinataires supporte les surestaries encourues par son fait et faute; et il doit se présenter pour le déchargement quand son tour arrive, d'après l'ordre d'arrimage, suivant que ses marchandises sont à fond de cale ou superposées. Cependant les destinataires d'un chargement à cueillette ne sont pas tenus de rester constamment le long du bord, le capitaine doit faire prévenir chacun d'eux du moment où il peut recevoir ses marchandises. Cette obligation du capitaine n'existe qu'à l'égard de ce mode de chargement. Si le retard devait être attribué au mauvais arrimage et à la confusion des marchandises, il ne serait pas dû de surestaries. Toutefois le capitaine conserverait son recours contre l'affréteur qui n'aurait pas fourni les indications nécessaires afin déviter la confusion des marchandises devant être remises à divers destinataires, et l'affréteur devrait les surestaries.

Dans les cas où il y a faute commune et où le retard est imputable à la fois au destinataire et au capitaine, chacun d'eux participe aux surestaries, dans la mesure de sa responsabilité.

Il en est de même si, sans qu'il y ait faute, le retard doit être attribué à certaines précautions prises dans l'intérêt du navire comme dans celui de la cargaison (Rouen, 17 fév. 1865).

L'acheteur d'une cargaison, substitué au réceptionnaire indiqué au connaissement, doit remplir les mêmes obligations que son vendeur, en ce qui concerne la charge et la décharge. Mais doit-il les surestaries au taux fixé par la charte-partie ou à celui qui est fixé par l'usage? La raison de douter vient de ce que l'acheteur est resté étranger à la charte-partie (Mars., 7 fév. 1854; jugement en sens contraire du 7 septembre 1853). On décide encore, par suite du fait que l'acheteur a été étranger à la charte-partie, qu'on ne peut lui opposer la clause qui restreint les délais de staries d'usage. La communication, la remise même de la charte-partie jointe au connaissement ne fait pas obstacle à l'application de ce principe, tant que l'acheteur n'a pas expressément stipulé l'acceptation des conditions de la charte-partie (Mars., 16 juin 1864).

2° *Surestaries.* — Les surestaries, c'est-à-dire les dommages-intérêts encourus pour la durée de la charge ou de la décharge, quand elle excède les jours de planche, ne commencent à courir que du jour de la mise en demeure, signifiée par le capitaine au destinataire, pour que celui-ci ait à prendre livraison de ses marchandises.

Les surestaries ne sont pas dues, s'il n'y a mise en demeure notifiée à la personne du destinataire ou à son domicile; et si le destinataire est inconnu au lieu de destina-

tion, l'exploit de mise en demeure est affiché à la Bourse. Les notaires n'ont pas qualité pour signifier ces mises en demeure.

En pays étranger, la protestation est régulièrement faite par le capitaine, en présence du consul; et lorsque l'acte constate suffisamment le point de départ et la fin des surestaries, le capitaine est fondé, à son retour en France, à requérir condamnation contre le consignataire, du chef de surestaries. Si, au lieu où la mise en demeure doit être faite, il n'y a pas d'autorité constituée pour recevoir la protestation, le capitaine conserve ses droits en faisant la mise en demeure par simple lettre adressée au destinataire et transcrite sur son livre de bord (Mars., 9 avril 1862).

La mise en demeure ainsi faite dans la forme authentique fait courir les surestaries, sans que le consignataire puisse exciper du défaut d'avertissement, mais il n'en résulte pas que la protestation faite dans une autre forme, par simple lettre ou par tout autre acte écrit, ne soit valable dans le cas où le consignataire aurait consenti à payer les surestaries et dispensé le capitaine de protester dans une autre forme. La correspondance peut faire foi à cet égard; le serment peut aussi être déféré (Cass., 29 avril 1863). Néanmoins il a été jugé que les constatations du livre de bord, en l'absence de tout autre mode de protestation, ne pouvaient en tenir lieu. En effet, le livre de bord ne fait foi que pour les déclarations qui peuvent engager le capitaine et l'armement; mais il ne suffit pas pour créer un droit contre les tiers.

Lorsque le taux des surestaries a été fixé par la convention et réglé jour par jour, on admet que le capitaine est dispensé de toute mise en demeure et protestation, pour faire courir les surestaries (Mars., 30 août 1830). Les

surestaries courent de plein droit à l'expiration du délai fixé par la charte-partie.

Si, après la mise en demeure et la citation en paiement de surestaries, le capitaine est en droit de réclamer des contre-surestaries, c'est-à-dire des dommages plus considérables pour la prolongation du retard après les surestaries, il est tenu de signifier au destinataire une nouvelle mise en demeure, et les dommages-intérêts ne courent que du jour de la protestation.

Les surestaries ne cessent de courir contre le représentant de l'affréteur en retard d'effectuer le chargement, que par la remise des connaissements; et s'il s'agit d'un déchargement, après la visite de la douane, comme nous l'avons vu plus haut.

Le taux des surestaries est réglé par l'usage et peut être augmenté à raison des circonstances, s'il n'est intervenu aucune convention qui le détermine; il se règle, pour la décharge, en raison du tonnage du navire, d'après les usages du lieu de la destination (Mars., 20 déc. 1841, et 31 janv. 1842); il est ordinairement de 50 centimes par tonneau de jauge officielle du navire et par jour, pour les navires à voiles, et d'un franc par tonneau de jauge utile et par jour, pour les navires à vapeur (Mars., 3 déc. 1867).

Les contre-surestaries donnent droit à une indemnité d'un quart en sus de celles des surestaries. Lorsqu'il n'y a pas d'usage constant qui en détermine le taux, il est fixé souverainement par le juge.

Le tribunal peut aussi accorder des dommages-intérêts, outre les surestaries, lorsqu'il est établi que le retard a été la cause directe et immédiate d'un autre préjudice porté au navire ou au capitaine. Tel est le cas où

dans l'impossibilité à cause de l'emplacement du navire, de décharger à la fois à l'avant et à l'arrière, le retard de l'un des destinataires a amené le retard des autres destinataires, et ainsi donné lieu à des surestaries pour lesquelles le capitaine ne peut exercer aucun recours contre les destinataires qui ne sont pas en faute. Le destinataire, auteur de ce dommage, peut être condamné à une surlocation (Bruxelles, 23 nov. 1863).

Le destinataire contre lequel seraient réclamées des surestaries et qui aurait à opposer une fin de non-recevoir tirée de ce que le capitaine serait lui-même responsable de ce fait pour avoir retardé le débarquement des marchandises, serait-il non-recevable s'il n'avait signifié au capitaine aucune protestation à raison du retard qui serait imputable à celui-ci? Il a été jugé que le défaut de protestation n'était pas une fin de non-recevoir absolue, tant qu'il n'était pas prouvé que le destinataire avait renoncé à la protestation (Anvers, 7 nov. 1863). Mais le défaut de protestation prive le destinataire de réclamer reconventionnellement aucune indemnité du capitaine (Anvers, 6 sept. 1864). Nous trouvons néanmoins un jugement du tribunal du Havre (25 avril 1865), qui décide que le défaut de protestation du chargeur le rend non-recevable à exciper du retard que le capitaine aurait mis à charger les marchandises déposées le long du bord.

En principe, le capitaine est déchu du droit de réclamer les surestaries, lorsqu'il signe les connaissements et règle les comptes sans protestation ni réserve (Mars., 19 oct. 1859); quand il donne quittance du fret sans réserve (Mars., 13 fév. 1857), à moins que le tribunal ne soit déjà saisi de la demande en paiement des surestaries ou qu'il n'y ait eu une protestation antérieure, ou bien

enfin que le correspondant de l'affréteur n'ait reconnu par le connaissement même la durée du chargement.

Le destinataire ne pourrait tirer une fin de non-recevoir opposable à la réclamation des surestaries, de ce fait que les vents contraires auraient empêché le départ du navire, et qu'ainsi le préjudice aurait été nul (Mars., 17 mars 1841).

L'affréteur qui a stipulé qu'une prime serait allouée au capitaine, si, par son entremise, il lui procurait des sous-affrétements avantageux, n'est pas fondé, s'il supporte des surestaries, à y faire contribuer le capitaine comme participant à ses bénéfices (Anvers, 29 nov. 1862).

Nous avons déjà vu au paragraphe III que le capitaine n'avait pas d'action contre les destinataires et ne pouvait exercer son action que contre l'affréteur, au port de chargement, lorsqu'il n'avait pas été fourni un plein chargement. La raison de refuser également une action au capitaine contre les destinataires, du chef de surestaries à raison de retards au port de chargement, est absolument la même; dans ce dernier cas, elle se fonde, en outre, sur l'impossibilité pour les destinataires, de contester les déclarations du capitaine à cet égard. En serait-il autrement si la charte-partie stipulait, pour le capitaine, le droit de réclamer contre les destinataires les surestaries pour retard au port de chargement, ou si cette clause était portée sur les connaissements?

Le tribunal du Havre (6 déc. 1864) a admis, dans ce cas particulier, le droit du capitaine de réclamer des destinaires autres que les correspondants de l'affréteur, les surestaries encourues par le chargeur au port de chargement; mais la cour de Bordeaux et celle de Bruxelles (19 avril 1864) ont refusé au capitaine l'action contre les

destinataires, et mis les surestaries à la charge exclusive de l'affréteur. Cette jurisprudence se justifie par la disposition de l'art. 294 qui met expressément ces frais à la charge de l'affréteur. D'un autre côté, donner au capitaine une action contre les destinataires avec recours sur les marchandises, ce serait étendre les priviléges établis par l'art. 191 en dehors des cas prévus par la loi. La mention des surestaries dues au port de chargement, porté sur le connaissement, est une réserve conservant les droits contre l'affréteur; mais elle ne peut créer un titre contre les destinataires. Même en adoptant la jurisprudence du tribunal du Havre, l'action contre les destinataires ne fait pas préjudice à l'action personnelle contre l'affréteur.

En principe, le consignataire est soumis à toutes les conditions portées dans la charte-partie, même en ce qui concerne la fixation des jours de planche; et cela lors même que les connaissements ne reproduiraient pas ces conditions : il suffit que les connaissements ne contiennent rien de contraire à la charte-partie. Cette règle se fonde sur ce que le consignataire est l'ayant droit du chargeur, et que, comme tel, il est soumis aux mêmes obligations (Mars., 9 avril 1862; Havre, 13 janv. 1863). Nous avons vu plus haut que la situation légale de l'acheteur était différente (p. 356).

§ 7. — Le fret est-il dû en cas d'inexécution par force majeure, de naufrage, de jet à la mer, d'innavigabilité, de radoub du navire ou de perte des marchandises?

1° *De l'inexécution du contrat d'affrétement par cause de force majeure.* — Nous avons vu, au paragraphe précédent (p. 352), que la force majeure pouvait inter-

rompre les délais fixés par l'usage ou la convention pour la charge et la décharge. La force majeure peut aussi entraîner la résiliation du contrat d'affrétement ou en modifier les conditions. Les art. 276 à 279, 299 et 300 disposent à cet égard :

Art. 276. — « Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre. — Le chargeur est tenu des frais de la charge et de la décharge de ses marchandises. »

Art. 277. — « S'il existe une force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire, les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard. Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage. »

Art. 278. — « Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le capitaine. »

Art. 279. — « Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder. »

Art. 299. — « S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour. »

Art. 300. — « Si le vaisseau est arrêté dans le cours

de son voyage par l'ordre d'une puissance, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété au mois; ni augmentation de fret s'il est loué en voyage. — La nourriture et les loyers de l'équipage, pendant la détention du navire, sont réputés avaries. »

L'interdiction de commerce avec un pays autre que celui de destination peut offrir certains dangers à raison du voisinage des puissances belligérantes, mais il n'y a pas là une cause de résiliation du contrat d'affrétement. Aussi l'affréteur ne peut suspendre le chargement, ni le capitaine rompre le voyage, sans que l'inexécution donne lieu à indemnité contre l'un au profit de l'autre. Cependant la prudence conseille souvent au capitaine qui s'approche du territoire de l'un des belligérants, de faire relâche pour s'informer du danger qu'il y aurait à continuer le voyage, et l'on ne pourrait voir là un changement de route.

Des hostilités déjà commencées même sans déclaration de guerre, constitueraient une interdiction de commerce entraînant la résolution du contrat d'affrétement. La simple imminence d'une guerre n'équivaudrait pas à l'interdiction de commerce.

Remarquons encore qu'une interdiction conditionnelle ne suffit pas pour la résolution du contrat : il faut une interdiction absolue. En conséquence, le décret qui interdit seulement l'entrée du port de destination aux navires qui auraient touché les ports d'une nation en guerre avec la puissance qui a établi la prohibition, n'est pas une cause de résiliation du contrat d'affrétement.

Il a été jugé qu'un décret prohibant l'exportation de certaines marchandises, et spécialement la sortie des blés

des ports russes, constituait une interdiction de commerce dans le sens de la loi, lorsque le navire avait été affrété pour le transport de ces marchandises (Mars., 1er mai 1855; Cass., 1er mai 1848). Mais si le contrat d'affrétement ne désignait pas cette sorte de marchandises, l'affréteur ayant la faculté de faire un chargement d'une autre nature, le contrat ne serait pas rompu sans indemnité (Aix, 24 fév. 1834).

L'interdiction temporaire des communications avec le lieu de destination où régnerait une épidémie, pourrait suspendre l'exécution du contrat; mais elle ne le ferait pas annuler (Mars., 17 sept. 1831).

L'arrestation ou la détention d'un navire étranger dans un port français, par mesure de police, et sans que la durée de la détention soit limitée, est considérée comme une interdiction de commerce. Il en est de même de la défense faite par un agent diplomatique étranger à un capitaine de la nation à laquelle il appartient, de se rendre au port de destination.

La défense de débarquer des marchandises au port de destination est assimilée à l'interdiction de commerce.

Quand il y a simple blocus, le devoir du capitaine est de se rendre au port de refuge le plus proche, et, s'il le peut, d'attendre en rade que les difficultés qui s'opposent au débarquement soient levées; il requiert même à cet effet l'assistance de son consul. En se dirigeant vers un autre port, le capitaine ne rompt pas le voyage; mais s'il rencontrait dans cet autre port les mêmes dangers ou les mêmes difficultés de débarquement, il serait autorisé à décharger dans un port voisin dépendant d'une autre nationalité, ou même à revenir au port de départ; il est

juge à cet égard des intérêts qui lui sont confiés (Havre, 30 mars 1846, Rouen, 27 fév. 1847).

En cas de prise du navire, le fret ne cesse d'être dû qu'autant que la prise est validée et la marchandise perdue sans retour.

La saisie de marchandises prohibées est-elle un cas de force majeure emportant résiliation du contrat d'affrétement sans indemnité? Évidemment non, car l'affréteur qui contrevient aux lois en acceptant un tel chargement est en faute. Aussi décide-t-on que le capitaine a droit au fret. Mais s'il y avait collusion pour la contrebande entre l'affréteur et l'armateur, celui-ci serait sans recours contre l'affréteur.

Si le départ du navire est empêché par une opposition d'un créancier de l'armateur, et que cette opposition soit jugée faite sans droit, il n'y a pas lieu à résolution du contrat, mais à une simple indemnité pour retard, comme nous l'avons vu sur l'art. 295 (p. 343).

La difficulté pour le capitaine de former l'équipage n'est pas une cause de force majeure entraînant résiliation sans indemnité (Mars., 27 juill. 1854).

2° *De la résiliation du contrat d'affrétement par le naufrage.* — Les art. 302 à 304 du Code de commerce disposent à cet égard :

Art. 302.— « Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les ennemis. — Le capitaine est tenu de restituer le fret qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire. »

Art. 303. — « Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du

naufrage. — Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination. »

Art. 304. — « La contribution pour le rachat se fait sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais, et sur la moitié du navire et du fret. — Les loyers des matelots n'entrent point en contribution. »

Si le fret n'est point dû pour les marchandises perdues par naufrage, il est dû, pour les marchandises sauvées, jusqu'au lieu du naufrage et à proportion de l'avancement du voyage. Il est de principe que ce fret ne doit pas contribuer aux frais de sauvetage; mais il a été jugé qu'il y avait lieu de déduire le prix du sauvetage lorsqu'il s'agissait d'un navire abandonné en mer et sauvé avec la cargaison (Mars., 9 juill. 1867).

3° *Le fret est-il dû pour les marchandises jetées à la mer?* — L'art. 301 résout cette question : « Le capitaine est payé du fret des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de contribution. »

Toutefois le capitaine ne peut réclamer aucun fret pour les marchandises chargées sur le pont et par lui jetées à la mer (voir chap. III, p. 181), alors même que le chargement sur le pont aurait été autorisé par la charte-partie et les connaissements (Bord., 10 janv. 1865). La jurisprudence admet une exception, lorsque le fret a été fixé en bloc pour toute la cargaison : il n'y a pas lieu, dans ce cas, à diminution sur le fret des marchandises chargées sur le pont et jetées à la mer (Mars., 14 juin 1860; Bord., 15 janv. 1865).

Le capitaine qui, dans le jet ordinaire, réclame la contribution des chargeurs, doit prouver la réalité du jet et

l'existence du chargement. Le rapport de mer qui ne spécifierait pas les marchandises jetées ferait foi, de même que s'il était irrégulier, et l'omission ne pourrait être réparée après le délai légal. La preuve du chargé se fait par les connaissements ou par le manifeste, et la preuve du jet par le rapport de mer et par le livre de bord qui doit être produit à l'appui. L'art. 420 du Code de commerce dispose : « Les effets dont il n'y a pas de connaissement ou déclaration du capitaine ne sont pas payés s'ils sont jetés ; ils contribuent, s'ils sont sauvés. »

Le destinataire des marchandises jetées n'est pas tenu de protester contre le capitaine, à l'arrivée du navire ; les déchéances prononcées par l'art. 435 du Code de commerce ne sont pas applicables ici.

4° *Le fret est-il dû si le navire est déclaré innavigable ?* — Ce cas est prévu par l'art. 297 ainsi conçu : « Le capitaine perd son fret et répond des dommages-intérêts de l'affréteur, si celui-ci prouve que, lorsque le navire a fait voile, il était hors d'état de naviguer. — La preuve est admissible nonobstant et contre les certificats de visite au départ. »

La disposition établie par l'art. 297 autorise-t-elle l'affréteur à exiger, avant de procéder au chargement et sans alléguer l'existence d'un vice propre spécifié ni d'aucune avarie, qu'il soit procédé à une vérification du navire par experts, ou qu'il soit examiné si, en l'état actuel du navire, la cote qui lui a été attribuée par la dernière expertise du Bureau-Veritas doit être maintenue ? Il a été jugé que l'affréteur n'avait pas ce droit, et que dans le cas où, par suite de sa persistance à se refuser au chargement avant l'expertise, le navire mettrait à la voile et partirait sur lest sans chargement, l'affréteur n'en de-

vrait pas moins le fret stipulé pour le voyage (Bord., 14 fév. 1857; Aix, 16 juill. 1863; et Anvers, 9 janv. 1866).

La découverte d'un vice propre qui rend le navire innavigable ne fait pas prononcer de plein droit la résiliation du contrat d'affrétement; le tribunal peut accorder au capitaine un certain délai pour l'exécution des réparations; mais le capitaine doit alors une indemnité à l'affréteur, en raison du retard. Cependant le capitaine peut exercer à son tour une action récursoire contre le constructeur du navire, s'il prouve que les réparations sont nécessitées par un vice de construction: le constructeur est alors tenu du remboursement de l'indemnité payée par le capitaine à l'affréteur. Lorsqu'il y a lieu de prononcer la résiliation de la charte-partie, par suite de la durée et de l'importance des réparations, l'affréteur est indemnisé par le capitaine du préjudice que lui cause cette résiliation.

Si l'innavigabilité est déclarée en cours de voyage, le fret dû au navire est calculé non à raison de la distance parcourue, mais à raison de l'avancement du voyage et pour le cas seulement où la cargaison arrive à bon port.

Le capitaine est encore tenu, après déclaration d'innavigabilité en cours de voyage, de noliser un autre navire et d'y transborder les marchandises pour en achever le transport. Le navire transbordeur devient, par une fiction légale, le continuateur du navire innavigable, et il est tenu, vis-à-vis de l'affréteur, des mêmes obligations, comme il jouit des mêmes droits: ainsi il ne peut exiger qu'au port de destination le fret proportionnel qui lui revient; et, s'il périt par naufrage, il ne lui est dû aucun fret.

Le capitaine n'aurait pas le droit de contracter un emprunt à la grosse sur la cargaison pour acquitter le

fret proportionnel, dans le cas où le fret ayant été perçu d'avance, ce paiement serait à sa charge; et s'il contractait un tel emprunt, l'affréteur aurait un recours, même par privilége, sur le produit du sauvetage, jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle les marchandises seraient engagées; l'affréteur aurait le même privilége, s'il avait payé le fret d'avance, pour le recouvrement de la différence entre le fret perçu et le fret proportionnel dû pour le chemin parcouru. L'affréteur exercerait contre les assureurs qui auraient accepté le délaissement les mêmes droits que contre le capitaine, sauf aux assureurs à agir à leur tour contre le capitaine qui aurait excédé ses droits en empruntant abusivement.

L'affréteur est tenu, lorsque ses marchandises ont été transbordées comme il vient d'être dit, de supporter l'excédant de fret qui peut être dû si l'affrétement du navire transbordeur a été fait à un taux supérieur au fret du navire transbordé; mais si le fret du nouveau navire est plus avantageux, le bénéfice est acquis au capitaine du navire transbordé qui a le droit de réclamer de l'affréteur la totalité du fret convenu, en se chargeant lui-même de payer le fret du navire loué pour achever le voyage (Mars., 3 fev. 1866; (Aix, 11 août 1859; Havre, 22 mai 1866; et Nantes, 7 juill. 1866). La jurisprudence paraît aujourd'hui fixée sur ce point, après avoir autrefois présenté des divergences. L'attribution de ce bénéfice au capitaine ou à l'armement ne dispense pas l'affréteur ou ses représentants au port de destination de payer les frais occasionnés par le transbordement, notamment ceux de déchargement, de magasinage, de rechargement, et tous autres nécessaires pour l'achèvement du transport des marchandises.

Le surcroît de fret dû au navire transbordeur est une charge de la cargaison ; il est dès lors classé comme avarie commune, et il y a lieu de l'augmenter de la commission d'affrétement et des surestaries qui peuvent être dues au navire secondairement nolisé (Bord., 15 oct. 1865).

En cas d'innavigabilité déclarée, le capitaine n'est pas tenu de prévenir les chargeurs de l'affrétement d'un second navire ; il pourvoit d'urgence au transbordement (Bord., 15 mai 1866).

5° *Le fret est-il dû s'il y a nécessité de faire radouber le navire pendant le voyage?* — L'art. 296 du Code de commerce dispose : « Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre ou de payer le fret en entier. — Dans le cas où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre. — Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancé. »

Le capitaine est tenu de certaines justifications pour jouir du bénéfice de l'art. 296. Ainsi son rapport de mer doit établir que les avaries procèdent de la fortune de mer ; la nécessité du radoub doit être attestée par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage ; enfin les réparations doivent être autorisées par le juge, et à défaut, par le consul.

Le fret continue à courir pendant la durée des réparations, et il n'y a pas lieu d'appliquer ici par analogie l'art. 300 du Code de commerce. (Voir *supra*, p. 363). Par suite, si les avaries avaient été causées par un abordage, ce serait à l'affréteur et non au capitaine qu'il appartiendrait d'agir à fin de dommages-intérêts contre le navire abordeur, pour le préjudice qui lui serait causé comme

propriétaire de la cargaison; il a été jugé, lorsque le port de relâche où se font les réparations est un port français, que l'action de l'affréteur contre le capitaine abordeur est recevable, même si les deux parties sont étrangères (Bord., 16 avril 1867.)

L'affréteur ne devrait aucun fret si le radoub était nécessité par le mauvais état du navire, alors même qu'il en résulterait un simple retard avant le départ ou pendant le voyage (Cass., 9 avril 1833) ; il peut alors résilier le contrat d'affrétement.

On décide de même lorsque le retard nécessité par les réparations peut amener la perte des marchandises ; car il y a vraiment là force majeure. Toutefois le chargeur doit, dans ce cas, payer le fret à proportion du chemin parcouru, en retirant sa marchandise (Cass., 15 mars 1859).

Il y aurait encore une cause de résiliation de l'affrétement dans le fait, par le capitaine, d'envoyer son navire en réparation dans un port éloigné, quand il lui serait facile de faire effectuer les réparations dans un port situé sur sa route (Anvers, 26 mars 1862).

L'art. 296 impose au capitaine le devoir de noliser un autre navire, lorsque le radoub est impossible. On rentre alors dans le cas d'innavigabilité proprement dite, et l'affrétement du navire transbordeur est réglé comme nous venons de le dire plus haut (p. 369).

6° *Le fret n'est pas dû s'il y a perte des marchandises.* — Il s'agit ici du cas où la marchandise a été perdue ou égarée en route. Le fréteur doit indemniser le chargeur de la valeur de sa chose au cours des marchandises de même nature, au temps et au lieu de destination, déduction faite du fret, et non au prix d'achat du lieu d'embar-

quement (Aix, 28 nov. 1866 ; et Mars., 5 mai 1866). Cependant on cite deux jugements antérieurs du tribunal de Marseille, qui ont décidé que la chose perdue devait être évaluée au prix du lieu de chargement (Mars., 9 mai et 7 juin 1865).

Le fréteur répond encore du préjudice causé par la simple erreur dans la délivrance d'un colis, sans pouvoir en faire supporter les suites au réclamateur qui n'est pas en faute (Nantes, 12 juin 1867).

§ 8. — Du règlement du fret des marchandises vendues pour les besoins du navire.

Nous avons déjà vu, au Chapitre III, les conditions auxquelles le capitaine peut procéder, pendant le voyage, à la vente ou à l'engagement des marchandises (Voir p. 172 et suiv.).

L'art. 298 du Code de commerce dispose sur cette matière : — « Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a été contraint de vendre pour subvenir aux victuailles, radoub et autres nécessités pressantes du navire, en tenant par lui compte de leur valeur au prix que le reste ou autre pareille marchandise de même qualité sera vendu au lieu de la décharge, si le navire arrive à bon port. Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises sur le pied qu'il les aura vendues, en retenant également le fret porté aux connaissements. — Sauf, dans ces deux cas, le droit réservé aux propriétaires de navire par l'art. 216, § 2. — Lorsque de l'exercice de ce droit résultera une perte pour ceux dont les marchandises auront été vendues ou mises en gage, elle sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à leur

destination, ou qui ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements de mer qui ont nécessité la vente ou la mise en gage. »

Ainsi le capitaine, en présence de réparations qui atteindraient un taux excessif, et après avoir fait constater par l'autorité consulaire cette circonstance ainsi que l'impossibilité de contracter un emprunt à la grosse, peut, au port de relâche, faire abandon et vendre publiquement le navire; il peut encore, si le produit de cette vente ne suffit pas pour couvrir les frais de relâche, vendre une partie du chargement. Quand les marchandises sont ainsi vendues dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, le capitaine a droit au fret entier, sauf sa participation à la contribution.

Si les marchandises sont vendues en cours de voyage parce qu'elles sont déjà avariées et pour éviter une perte plus considérable, y a-t-il lieu de faire supporter au chargeur le fret entier, ou le fret n'est-il dû qu'en proportion de la distance parcourue? Disons d'abord qu'il y a là un devoir pour le capitaine, mais qu'il ne peut opérer la vente qu'après en avoir fait constater la nécessité dans l'intérêt même du chargeur. Sur la question du fret, la jurisprudence décide que le fret entier est dû (Havre, 19 juin 1855; Aix, 11 août 1859); mais les tribunaux se sont divisés sur le point de savoir si le fret entier était dû, même au cas où l'avarie fortuite était reconnue à la suite du déchargement forcé du navire (Pour l'affirmative: Bord., 30 nov. 1848; pour la négative: Rennes, 30 juill., 1841; Cass., 2 mai 1843). Les partisans du premier système se fondent sur ce que le capitaine, en faisant procéder à la vente publique des marchandises avariées, dans l'intérêt évident du chargeur, fait un acte de bonne

administration qui tournerait contre lui, s'il subissait une réduction du fret.

Dans le cas où le capitaine, après avoir vendu une partie de la cargaison avariée, l'a remplacée par une égale quantité de marchandises, de manière à compléter son chargement, le fret n'est pas dû par le chargeur sur les marchandises vendues au lieu de relâche, et il ne doit pour celles achetées en remplacement et conduites au port de destination, que le fret stipulé par la charte-partie. Cependant le chargeur doit indemniser le capitaine du temps employé à charger les marchandises achetées en remplacement, à moins que ce chargement n'ait eu lieu pendant une relâche nécessitée par des réparations (Havre, 29 août 1864).

Non-seulement aucun fret ne serait dû par le chargeur, mais le contrat d'affrétement serait même résilié, si le capitaine avait fait vendre le chargement pendant le voyage, sans nécessité justifiée ; et le chargeur aurait droit à la valeur des marchandises au lieu du chargement et, en outre, à la restitution des frais faits pour le chargement (Havre, 25 avril 1855).

§ 9. — Des droits et obligations de l'affréteur en totalité, en tant que substitué à l'armateur, et du sous-affrétement.

1° *Des droits et obligations de l'affréteur en totalité, en tant que substitué à l'armateur.* — Nous avons déjà vu que l'affréteur en totalité pouvait être substitué à l'armateur, en vertu d'une clause spéciale de la charte-partie, et avoir même le choix du capitaine, de telle sorte qu'il devenait lui-même en quelque sorte un véritable armateur, et qu'il était tenu des obligations de celui-ci vis-à-vis des tiers. L'affréteur en totalité, qui choisit le capitaine et les gens de l'équipage

répond des suites de l'abordage et généralement de tous faits causés par la faute du capitaine ou d'un homme du bord ; il échapperait à cette responsabilité, s'il n'avait pas le choix de l'équipage, bien qu'il dût payer les loyers des matelots (Mars., 2 mai 1865).

La charte-partie stipule aussi quelquefois que l'armateur ne sera tenu que du gros entretien, c'est-à-dire de celui concernant la coque, le gréement et les réparations aux machines ; l'affréteur reste alors tenu de l'entretien ordinaire, c'est-à-dire de celui qui peut être assimilé aux réparations locatives (Aix, 8 fév. 1851).

L'affréteur en totalité n'aurait pas le droit de désarmer le navire, ni de congédier le capitaine ou de licencier l'équipage, si la charte-partie ne l'y autorisait. En effet, l'inaction du navire peut souvent lui nuire plus que la navigation. Il n'aurait pas non plus le droit de changer la destination du navire, de l'employer, par exemple, au transport de marchandises, s'il l'avait loué pour la pêche. Les avaries survenues par suite de ce changement de destination seraient à la charge de l'affréteur.

Quel est celui de l'armateur ou de l'affréteur en totalité qui doit, dans le silence de la charte-partie, supporter les frais d'entretien d'un chirurgien à bord? Le décret du 19 octobre 1864 impose en effet l'obligation à tout navire qui embarque cent personnes ou plus, marins ou passagers, d'entretenir un chirurgien à bord. Les décrets des 2 juillet 1853 et 9 mars 1861 avaient introduit un règlement différent : tout navire ayant un équipage de plus de trente hommes devait avoir à bord un chirurgien aux frais de l'armateur; et si le navire embarquait jusqu'à cent émigrants, l'affréteur était tenu d'en entretenir un autre. La modification introduite par le décret de 1864 a

laissé entière la question de savoir si l'entretien du chirurgien unique aujourd'hui exigé tant pour l'équipage que pour les passagers atteignant un effectif de cent personnes, était une charge de l'armateur ou de l'affréteur. On est d'accord pour résoudre la question à l'aide d'une distinction rationnelle et équitable. Si l'équipage comprend plus de trente matelots, il n'y a pas de doute que l'entretien du chirurgien n'incombe à l'armateur ; mais si l'effectif de l'équipage est moindre, il serait difficile d'imposer cette charge à l'armateur. — En effet, l'affréteur pourrait arbitrairement en embarquant un nombre de passagers inférieur ou supérieur à cent, faire peser ou non sur l'armateur une obligation que celui-ci n'avait pas prévue et qu'il aurait pu ne pas consentir. Dans ce cas, c'est donc à l'affréteur qui recueille les bénéfices des passages à en supporter les charges corrélatives (Bord., 23 avril 1866).

L'affréteur en totalité peut se libérer, par l'abandon du navire et du fret, des engagements dont il est responsable, comme le ferait l'armateur lui-même. Nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre II (p. 53 et 54), sur la responsabilité de l'affréteur en totalité, quand il contracte pour les besoins du navire.

2° *Du sous-affrétement.* — La faculté, pour l'affréteur, de sous-fréter le navire n'était pas reconnue par l'ancien droit ; mais elle est admise aujourd'hui, en l'absence d'aucun texte de loi qui l'interdise ; elle répond d'ailleurs à un besoin universel.

L'affréteur principal subroge le sous-affréteur avec lequel il contracte dans ses droits et obligations vis-à-vis de l'armement. Ainsi le sous-affréteur peut, comme l'affréteur, bénéficier de l'art. 288 § 3 et ne payer que la moitié du fret,

s'il ne fait aucun chargement en exécution de son contrat. D'un autre côté, l'affréteur ne répond pas, vis-à-vis de l'armement, du défaut de chargement ou du chargement incomplet par le sous-affréteur. Mais il est tenu, lorsqu'il fait lui-même une partie du chargement, de laisser à son sous-affréteur tout l'emplacement qui lui a été promis et de lui permettre de charger toute la quantité de marchandises, en poids et en mesure, pour le transport de laquelle il a cédé ses droits, de telle sorte que s'il ne livrait au sous-affréteur qu'un emplacement insuffisant, celui-ci pourrait exiger le débarquement des marchandises qui occuperaient la place à lui cédée (Voir *suprà*, § IV, p. 338).

Par cela même que l'affréteur en totalité cède ses droits au sous-affréteur, celui-ci a une action directe contre l'armateur, à raison de tous dommages provenant du fait du capitaine ou des retards éprouvés par l'expédition; cependant il agirait contre l'affréteur qui aurait le choix du capitaine et la direction du navire, parce que l'affréteur deviendrait alors un véritable armateur.

Il y a néanmoins un cas dans lequel le sous-affréteur ne pourrait agir que contre l'affréteur en totalité et non contre l'armateur, c'est lorsque l'affréteur a traité avec différents sous-affréteurs pour le transport des marchandises qui ne peuvent être chargées en même temps sans que les unes altèrent les autres par le contact. En effet, il s'agit là d'une obligation contractée personnellement par l'affréteur, à laquelle l'armateur est resté étranger et dont il ne saurait répondre (Havre, 25 mars 1867). L'affréteur répondrait même seul, sans recours de l'armateur contre le sous-affréteur, des détériorations que ces marchandises auraient pu causer au navire en s'altérant ou en se corrompant (Mars., 9 juin 1824). En vertu du même prin-

cipe, on refuse toute action à l'armateur contre le sous-affréteur, à raison des indemnités qui peuvent être dues par l'affréteur à l'armement pour inexécution d'engagements auxquels le sous-affréteur a été étranger.

Le capitaine est tenu de signer les connaissements qui lui sont présentés par le sous-affréteur au même titre que ceux de l'affréteur ; et il ne peut s'y refuser en se fondant sur ce que le prix peu élevé du sous-affrétement ne couvrirait pas le montant du fret dû par l'affréteur principal et le priverait ainsi de garantie ; nous verrons, en effet, ci-après, quels sont, dans ce cas, les droits de l'armement contre l'affréteur. Lorsque le fret produit par les sous-affrétements ne couvre pas le fret principal dû par l'affréteur à l'armateur, l'affréteur doit la différence, et cette différence peut être exigée de lui avant le départ du navire ; elle peut aussi être acquittée au port de destination par le correspondant de l'affréteur : dans ce cas, le capitaine encaisse le fret dû par les consignataires de chacun des sous-affréteurs, tel qu'il est fixé par le connaissement, et réclame la différence du correspondant de l'affréteur. Quelquefois même le correspondant encaisse lui-même les frets résultant des connaissements, et doit alors compte au capitaine de tout le fret principal.

Si le capitaine n'a signé de connaissements qu'à l'affréteur et non aux sous-affréteurs, il est en droit de refuser la délivrance des marchandises aux consignataires des sous-affréteurs, porteurs de connaissements signés seulement de l'affréteur, lorsque le fret résultant des connaissements ne couvre pas le fret principal (Mars., 3 sept. 1863).

Le capitaine a toujours le droit d'exiger que l'affréteur lui garantisse à destination par une caution ou qu'il

lui paie avant le départ, la différence entre le fret porté aux connaissements et celui fixé par la charte-partie (Bord., 6 juin 1864).

L'affréteur ne pouvant céder au sous-affréteur plus de droits qu'il n'en tient lui-même de la charte-partie, les conventions particulières, dérogeant à la charte-partie, qui peuvent être intervenues entre l'affréteur et son sous-affréteur, sont non avenues à l'égard du capitaine, et celui-ci ne saurait être rendu responsable de l'inexécution de ces conventions (Anvers, 14 fév. 1863).

§ 10. — **Des obligations du fréteur vis-à-vis des chargeurs.**

Nous avons déjà traité des droits et obligations de l'armateur vis-à-vis des chargeurs (Voir pages 74 à 76), de la responsabilité du capitaine à l'égard du chargement (pag. 180 et suiv.), de la responsabilité du capitaine quant à l'arrimage (p. 182), du recours des chargeurs contre le capitaine responsable (pages 188 et suiv.) ; nous avons vu, dans les paragraphes qui précèdent, les dispositions relatives à la mise en possession du navire affrété ; nous verrons, au chapitre suivant, les droits et obligations soit du fréteur ou du capitaine, soit des chargeurs ou de leurs consignataires, résultant du connaissement ; enfin, au chap. x, § 3 de la troisième Partie, sur les assurances, nous examinerons particulièrement les constatations d'avaries et les formes de la protestation, lors de la réception des marchandises.

Lorsque des marchandises passent entre les mains de plusieurs commissionnaires de transport avant d'arriver à destination, la responsabilité, au cas où des avaries surviennent, se règle entre les commissionnaires vis-à-vis les uns des autres suivant les mêmes principes qu'en droit

commercial terrestre (Voir I^er^ volume : *De l'Expédition*, p. 384).

La stipulation de non-garantie de la perte n'affranchit pas le commissionnaire de transport par terre ou par eau de fournir une voiture en bon état de service ou un navire en bon état de navigation. Aussi le fréteur répond-il envers le chargeur des avaries survenues aux marchandises par le vice propre du navire.

La stipulation de la charte-partie ou le connaissement de « fret en tout » s'entend du fret payable au chiffre fixé, sans commission ni chapeau ; mais les frais de remorquage, de pilotage et tous autres frais de navigation ne laissent pas néanmoins d'être au compte de l'affréteur ou de son consignataire (Nantes, 24 fév. 1864).

Par dérogation à cette règle générale, l'usage de Nantes, sanctionné par la chambre de commerce, veut, à moins de convention contraire, que le remorquage du navire en Loire, de Nantes à Saint-Nazaire, soit supporté pour un tiers par le fréteur et pour deux tiers par l'affréteur.

§ 11. — Du paiement du fret, et des effets du refus du destinataire de l'acquitter contre la délivrance des marchandises.

1° *De l'encaissement du fret.*— Le capitaine qui exerce tous les droits de l'armement pendant le voyage, a le mandat spécial d'encaisser le fret et de payer les dettes privilégiées sur le fret, sauf à rendre ses comptes à l'armateur à la fin du voyage.

Le fret ne peut être saisi-arrêté entre les mains du capitaine que pour une dette privilégiée, mais jamais pour une dette étrangère au navire (Aix, 19 déc. 1866). En cas de faillite de l'affréteur, le capitaine réclame le fret des con-

signataires ou réceptionnaires des marchandises, nonobstant toute opposition de l'affréteur ou de ses syndics (Bord., 23 déc. 1842; et Mars., 16 nov. 1854). Mais si c'est le réceptionnaire qui tombe en faillite, on applique les dispositions des art. 307 et 308 du Code de commerce, qui sont ainsi conçus :

Art. 307. — « Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en des mains tierces. »

Art. 308. — « En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues. »

Toutefois le privilége pour le paiement du fret ne pourrait plus être exercé, même avant le délai de quinzaine, si la marchandise n'existait plus en nature ou qu'on ne pût reconnaître son identité (Aix, 10 mars 1866).

L'armateur peut se réserver le fret, le droit d'encaisser par lui-même ou par ses représentants ; mais le fret qu'il a ainsi perçu n'est qu'un dépôt entre ses mains jusqu'au jour du règlement définitif des comptes. Ainsi, il ne pourrait compenser le fret avec ce qui lui serait dû par l'armement, ni se l'appliquer de préférence aux autres créanciers du navire. Du reste, nous avons déjà vu que l'abandon même du navire et du fret comprenait le fret dont l'armateur pouvait être dépositaire (Voir p. 65).

Le destinataire ou consignataire des marchandises a le droit de suspendre le paiement du fret pendant vingt-quatre heures après le débarquement, afin de vérifier l'état des marchandises, et de protester, s'il y a lieu, pour déficit ou avaries. D'après l'usage de Marseille, il a, en

outre, un délai d'un jour pour vérifier le compte du fret sur le connaissement.

2° *En quelle monnaie le fret est-il payable?* — Le fret est payable dans la monnaie indiquée au connaissement. Lorsqu'il y a lieu à conversion, la différence du change, ou celle de l'or à l'argent, doit être, s'il y a boni, restituée à l'affréteur, et s'il y a surcroît, remboursée par lui (Mars., 8 avril 1829).

Lorsque le fret a été stipulé payable en une monnaie déterminée et que des avances sur fret ont été faites dans cette monnaie au port de charge, le capitaine a droit au surcroît, au cours du port de destination. L'affréteur, de son côté, ne peut déduire la différence de change, résultant de ce qu'il a remboursé les avances de ses correspondants à un cours supérieur (Anvers, 7 nov. 1863).

Lorsque le fret est payable à destination, et que la charte-partie ne règle pas expressément le taux du change, le capitaine peut, d'après les usages, exiger le paiement suivant le cours du pays, au jour du règlement (Bord., 23 août 1867).

Si le fret a été stipulé payable en une monnaie qui ne se trouve pas au lieu de destination, il y a simplement lieu à conversion de cette monnaie, d'après son cours au lieu de reste, si ce lieu est aussi celui convenu pour le paiement du fret; et si le capitaine perçoit son fret par une conversion plus avantageuse que celle du cours au lieu de reste, il doit restituer le surcroît à l'affréteur (Mars., 8 avril 1829).

3° *Des effets du paiement ou du refus de paiement du fret lors de la délivrance des marchandises.* — Cette matière est réglée par les art. 305, 306 et 309 du Code de commerce.

Art. 305. — « Si le consignataire refuse de recevoir

les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus. — S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur. »

Art. 306. — « Le capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de paiement de son fret. — Il peut, dans le temps de la décharge, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret. »

Art. 309. — « En aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret. »

Les dispositions des art. 305 et 306 se justifient par la conservation du privilége pour le paiement du fret. Nous avons déjà indiqué plus haut (Voir p. 378) les garanties que peut exiger le capitaine, lorsque le fret produit par les sous-affrétements et dû par les destinataires est inférieur à celui stipulé par l'affréteur. Le capitaine n'est tenu de signer les connaissements de sous-affrétement fixant un fret différentiel qu'avec la clause : « Conformément et sans préjudice de la charte-partie » ; il exerce alors son recours contre l'affréteur personnellement pour la différence.

Le fret est réglé conformément au connaissement qui fait loi entre le capitaine et le destinataire des marchandises, à moins qu'il ne contienne une clause par laquelle il se réfère aux conditions énoncées dans la charte-partie. Nous examinerons, au chapitre suivant, comment s'exécute le contrat, quand le connaissement déroge à la charte-partie. Mais on admet généralement ce principe que le connaissement forme la base du règlement des droits entre le capitaine et le consignataire, attendu que les conditions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes, et que le consignataire ne peut être lié par la charte-partie à laquelle il est resté étranger.

Toutefois le règlement du fret s'opère suivant un principe différent lorsque le consignataire étant le représentant de l'affréteur, et celui-ci devant, en définitive, faire le dépôt du montant du fret entre les mains de son consignataire, le capitaine accepte de signer les connaissements, en indiquant un chiffre quelconque, purement nominal, comme montant du fret. Dans cette situation, le capitaine sait que le représentant de l'affréteur acquittera le fret s'il a en mains somme suffisante, après s'être préalablement couvert de ses avances ou des traites par lui acceptées, et qu'il aura seulement un recours contre l'affréteur pour la différence. Il en résulte que le capitaine est primé, sur les sommes que le consignataire a entre les mains pour acquitter le fret, par les avances que celui-ci a pu faire (Mars., 3 avril 1867). Le chargement ne garantit le fret que jusqu'à concurrence de celui qui a été réellement stipulé.

Si le capitaine, au lieu d'exiger le montant du fret au moment de la délivrance, faisait cette délivrance en accordant un crédit au réceptionnaire, par exemple, en recevant de lui un mandat pour solde du fret, il y aurait, par le fait de cette novation, perte du privilége sur les marchandises pour garantie du paiement du fret; et de plus, le capitaine ne pourrait plus, à défaut de paiement du mandat à l'échéance par le réceptionnaire, exercer de recours contre l'affréteur (Mars., 24 juill. 1867).

La réception de la marchandise et le paiement du fret par le consignataire, sans protestation en cas d'avaries, éteint toute action contre le capitaine, comme nous l'avons déjà vu ; mais cette fin de non-recevoir ne couvrirait pas le capitaine toujours responsable du dol ou de la faute personnelle.

Le destinataire a le droit de vérifier l'état de la marchandise avant le paiement du fret ; et que l'expertise soit provoquée par le destinaire ou par le capitaine, il n'est pas indispensable qu'elle ait lieu contradictoirement entre les deux parties. Le destinataire peut, après constatation des avaries, se faire délivrer la marchandise saine, à charge de fournir caution pour le paiement du fret après règlement des indemnités, et faire ordonner le séquestre des marchandises avariées. Toutefois le tribunal saisi de la demande peut ne pas ordonner le séquestre : s'il y avait nécessité de vendre la marchandise avariée pour prévenir une perte totale, ou si, par suite de l'encombrement des entrepôts, il était difficile de trouver un lieu de dépôt, le tribunal pourrait ordonner la vente des marchandises avariées, pour le compte de qui il appartiendrait ; enfin il peut ordonner que le produit en soit employé au paiement de traites, et l'excédant déposé à la caisse des consignations.

Les déchéances légales pour défaut de vérification des marchandises avariées et de protestation ne sont pas applicables au réceptionnaire acheteur de ces marchandises : leurs droits et obligations réciproques sont réglés conformément aux dispositions qui régissent le contrat de vente (Bruxelles, 8 mai et 5 août 1867). Mais on cite un arrêt contraire d'Anvers (6 fév. 1866).

Le capitaine, de son côté, est en droit, en recevant le fret, de faire des réserves pour la contribution aux avaries communes incombant à la marchandise délivrée, alors même qu'il aurait déjà protesté antérieurement du chef de ces avaries.

Lorsqu'il y a refus du consignataire du recevoir les marchandises, le capitaine est autorisé à en requérir du tri-

bunal la vente judiciaire pour se faire payer du fret, et l'excédant du produit de la vente est déposé à la caisse des consignations. En cas d'insuffisance du prix, le capitaine a un recours contre le chargeur pour la différence. Mais, en aucun cas, il ne peut retenir les marchandises dans son navire, faute de paiement du fret ; il peut seulement, dans le temps de la décharge, aux termes de l'art. 306, demander le dépôt en mains tierces jusqu'au paiement du fret ; il a, en conséquence, le droit de suspendre le déchargement pour remplir ces formalités ; un délai de vingt-quatre heures lui est généralement accordé à cet effet (Anvers, 3 mai 1862). Le refus du consignataire de recevoir la marchandise et d'acquitter le fret ouvre, en tout cas, au capitaine un recours contre le chargeur. Le capitaine peut même, sans attendre l'expiration des staries, revenir au port de départ et se faire payer le fret stipulé (Mars., 16 mars 1864).

En pays étranger, la vente des marchandises par suite du refus du paiement du fret est ordonnée par le consul, nonobstant tout autre usage local (Bord., 10 mars 1857), Le capitaine qui vendrait à l'amiable et non par licitation judiciaire, perdrait son recours contre l'affréteur, en cas d'insuffisance du prix de vente ; il ne serait pas admis à prouver qu'en opérant ainsi, il aurait agi au mieux des intérêts du chargeur (Cass., 29 mars 1854).

Le consignataire qui, abusivement et sans droit, retarde le départ du navire par son refus de recevoir les marchandises et d'acquitter le fret, doit en indemniser le capitaine. L'indemnité se règle par chaque jour de retard et suivant les usages de la place, en raison de la portée du navire et de l'importance de son équipage (Mars., 1er août 1833). Les intérêts du fret courent, en outre, du jour du

débarquement, et non pas seulement du jour de la demande en justice (Havre, 6 sept. 1836; Mars., 31 janv. 1845).

4° *Le chargeur peut-il se libérer du fret par l'abandon?* — On ne saurait contester le droit du chargeur de se libérer, par l'abandon de ses marchandises, des obligations contractées par le capitaine, en cours de voyage, tant dans l'intérêt du navire que dans celui de la cargaison. Il ne s'agit pas là, sans doute, d'une diminution du prix du fret, ni d'un moyen de se soustraire au recours du capitaine, dans le cas où la marchandise vendue au lieu de destination pour acquitter le fret ne produirait pas un prix suffisant; car la loi dit expressément que le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix, sauf le cas spécifié par l'art. 310 que nous commenterons plus bas. Mais nous voulons parler ici du droit, pour le chargeur, de s'affranchir du paiement d'un emprunt souscrit pour les besoins de l'expédition et à la garantie duquel la marchandise est affectée. On décide que le chargeur se libère valablement par l'abandon de de sa chose affectée, attendu que le prêteur n'a eu en vue qu'une garantie réelle sur cette chose, et non un droit personnel contre son propriétaire. Cependant le chargeur serait admis à critiquer l'engagement même de sa marchandise, si elle était grevée de charges plus fortes que la valeur du gage, et il serait alors libéré virtuellement, sans être obligé de signifier un acte d'abandon. Le prêteur, de son côté, qui aurait imprudemment exagéré la valeur de son gage, n'aurait pas même de recours, pour se couvrir de sa perte, contre le capitaine (Rouen, 15 oct. 1856.

La faculté, pour le chargeur, de se libérer par l'aban-

don est aujourd'hui unanimement sanctionnée par la jurisprudence aussi bien que par les auteurs ; on ne cite qu'un arrêt contraire (Rouen, 19 avril 1861).

Que déciderait-on, quant au fret, si, en cours de voyage, la chose venait à périr par son vice propre ? Le fret n'en serait pas moins dû, et ce serait là le cas d'appliquer l'art. 307 qui n'autorise le chargeur, en aucune circonstance, à demander la réduction du prix du fret.

Les nécessités du commerce ont fait admettre une exception aux principes généraux, à l'égard des liquides. L'art. 310 dispose : « Le chargeur ne peut abandonner pour le fret des marchandises diminuées de prix, ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit. — Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, lesdites futailles pourront être abandonnées pour le fret. »

Cette exception se justifie par le fait que le capitaine ayant accepté les futailles en chargement comme étant en bon conditionnement, on doit voir dans le coulage non le résultat d'un vice propre, mais celui de circonstances fortuites, généralement de l'agitation de la mer, et, en tout cas, prévues par le capitaine aussi bien que par le chargeur, de telle sorte que tous deux sont censés, en vertu de la loi, avoir consenti à s'associer à la perte. Il en serait autrement, et le capitaine ne participerait pas à la perte résultant du coulage, s'il avait formellement protesté, lors du chargement, contre le mauvais conditionnement ou l'état de vétusté des futailles.

Il importe de ne pas confondre la perte par le coulage avec la détérioration provenant du vice propre ; car il n'est

pas douteux, dans ce dernier cas, que le fret serait dû suivant les principes généraux.

L'art. 310 n'est pas limitatif, en ce sens qu'il s'applique à tous liquides et plus généralement à toute matière susceptible de coulage, de fusion et d'évaporation.

Les parties peuvent déroger à l'art. 310, en stipulant la franchise de coulage. Nour reviendrons, du reste, sur les nombreuses questions que soulève le coulage des liquides, dans la partie des *Assurances* (Voir *infrà*, 3e partie, chap. VII 1° et 3°, *Des franchises*).

L'abandon des futailles peut être fait partiellement, c'est-à-dire seulement pour celles qui se trouvent vides, et le fret proportionnel reste dû pour les autres dont il est fait délivrance. Quelques auteurs ont invoqué des raisons de droit pour combattre la théorie de l'abandon partiel ; mais l'usage, appuyé de la jurisprudence, a prévalu.

L'abandon doit-il être déclaré non recevable, s'il n'y a pas eu d'acte de protestation du réceptionnaire? On admet que l'acte de protestation n'est pas absolument nécessaire ; mais l'absence de protêt laisse à la charge du réceptionnaire une preuve quelquefois difficile.

§ 12. — A quelles conditions les avances sur fret sont-elles acquises au fréteur ?

Les avances sur fret faites par l'affréteur avant le voyage demeurent acquises à l'armement, de telle sorte que, même si le voyage doit être interrompu par suite de l'état d'innavigabilité du navire, et que l'affréteur n'ait à payer de fret qu'au prorata du chemin parcouru, c'est-à-dire du fret gagné, il n'y a pas lieu d'imputer le montant des avances sur la portion de fret qui est due ; cette règle

s'applique sous la réserve que le montant des avances additionné avec le montant du fret gagné et dû ne dépasse pas le fret stipulé (Aix, 7 juin, 1858). Mais l'affréteur peut se couvrir de la perte des avances du fret par l'assurance.

Il reste néanmoins à examiner à quelles conditions les avances de fret sont acquises par l'armateur. Nous avons déjà vu au chapitre II, en traitant de la libération de l'armateur par l'abandon du navire et du fret aux créances du navire (voir p. 65), que l'armateur qui faisait abandon était tenu de rapporter les avances sur fret qu'il avait reçues de l'affréteur. L'armateur ne peut prétendre qu'il doive profiter de l'assurance contractée par l'affréteur; car cette assurance lui est étrangère et ne peut avoir pour effet de le garantir des réclamations exercées par les créanciers du navire.

Si l'affréteur avait stipulé, dans la charte-partie, que l'armateur prendrait à sa charge la prime d'assurance des avances de fret, et que ces avances fussent versées après que le navire en cours de voyage aurait été déclaré innavigable, l'affréteur aurait le droit, dans ce cas spécial, de réclamer la restitution des avances. En effet elles n'ont été promises, dans l'espèce, que sous la condition qu'elles seraient garanties par l'assurance; mais cette assurance devenant impossible puisque le sinistre qu'elle couvrirait serait déjà survenu, les avances doivent être restituées, parce que la condition sous laquelle elles ont été faites ne peut se réaliser (Mars., 10 déc. 1858).

Cependant l'affréteur qui aurait promis de payer des avances de fret à tout événement, c'est-à-dire en cas de perte comme d'heureuse arrivée, serait tenu de ce paiement, lors même qu'il ne l'aurait pas encore effec-

tué au moment où la perte surviendrait (Rouen, 16 fév. 1856).

§ 13. — De la nature et des effets du contrat pour le transport des passagers et émigrants.

Le prix de passage est assimilé au fret ; il a même été jugé que les passagers contribuaient aux avaries communes, excepté pour leurs vêtements et effets personnels (Havre, 30 janv. 1860).

Le demi-fret est dû par le passager s'il ne s'embarque pas, à moins qu'il n'en soit empêché par la maladie ou par toute autre cause de force majeure. L'obligation qui lui est imposée par la convention de se trouver à jour et heure fixes au bureau de l'expéditeur, au port de partance, est une condition essentielle du contrat. Le fret entier est acquis, en cas de mort du passager pendant le voyage ; le demi-fret est seulement dû, si le passager meurt avant le départ.

Le contrat de passage est-il soumis à la loi du lieu où il a été passé ou à celle du lieu de destination ? La Cour de cassation a décidé que la loi du lieu où le contrat était formé était seule applicable (23 février 1864). Ainsi, il a été jugé particulièrement que le règlement par lequel une compagnie étrangère stipulait l'affranchissement de toute responsabilité quant aux bagages, était obligatoire pour le passager à destination de France, même si cette clause n'avait pas été expressément acceptée par lui, pourvu que la loi du lieu du contrat en reconnût la validité.

Le règlement du fret dû, lorsque le voyage est interrompu par force majeure, se règle suivant un principe différent de celui applicable au fret de transport de marchandises. L'obligation du passager est éteinte et aucun

fret n'est dû si, par suite de naufrage, le passager est obligé de revenir au lieu de départ; car le trajet parcouru n'a été d'aucun avantage pour lui (Paris, 10 fév. 1830; Mars., 4 juin 1831). Il en serait autrement si le passager continuait le voyage sur un autre navire : il devrait alors le fret en proportion du chemin parcouru ; s'il refusait de prendre place sur le navire transbordeur, nolisé par le capitaine pour l'achèvement du voyage, il devrait le fret entier.

Le retard occasionné par la relâche pour réparations d'avaries, n'ouvre un recours en dommages-intérêts que s'il est prouvé par le passager que le navire était déjà en mauvais état de navigabilité. Mais le retard non justifié du navire donne lieu à une indemnité au profit du passager, même si le bulletin de passage porte la clause « sans garantie ». En effet, cette clause ne peut s'entendre que du mauvais temps ou du cas fortuit qui retarderait légitimement le départ (Mars., 4 août 1841 ; Havre, 12 nov. 1867). Le navire ne doit pas non plus prolonger, au delà du temps admis par l'usage, son séjour dans les ports d'escale (Mars., 17 nov. 1841). L'indemnité pour retard est due, sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

Le chargement des bagages doit-il être constaté par un connaissement ou un récépissé? Et le passager qui n'en produirait pas serait-il non recevable dans sa réclamation en cas de perte, de déficit ou d'avaries? Si la compagnie de transport délivre des connaissements pour les bagages, le passager serait en faute de ne pas s'y conformer ; mais la compagnie serait, au contraire, reprochable de ne fournir aucun récépissé des bagages, et ne pourrait s'en prévaloir pour repousser la demande du passager (Mars., 16 mars 1865). La responsabilité de l'entrepreneur de

transport, à l'égard des bagages, effets et colis, ne cesse que par la preuve de la force majeure, comme pour les marchandises; il peut aussi se libérer par l'abandon du navire et du fret. Mais il ne saurait s'affranchir de cette responsabilité par la clause de « non garantie » inscrite sur les billets de passage ou les récépissés. Il a été jugé, en effet, qu'une compagnie de transport répond toujours, nonobstant toutes conventions contraires, de la perte ou des avaries causées par sa faute ou par celle de ses préposés (Bord., 6 mars 1867). Et si la compagnie décline conventionnellement certains cas de responsabilité, il lui appartient de prouver, en cas de réclamation, que la perte ou les avaries sont survenues par l'une des causes dont elle n'est pas responsable (Mars., 26 janv. 1866). Quand il est stipulé que le passager ne pourra transporter comme bagages que ses effets personnels, jusqu'à concurrence d'un certains fonds, et que le surplus paiera le fret comme marchandise, le passager ne peut transporter, parmi ses effets personnels, une somme excédant de beaucoup les frais de son voyage; il doit la déclarer et en payer le fret (Mars., 9 sept. 1861).

La compagnie qui s'est engagée à nourrir les passagers, doit la nourriture, même pendant les relâches.

Le prix du passage de l'émigrant et celui du passager sont assurables. Cette assurance, surtout pour les émigrants, donne quelquefois lieu, en raison des dangers de révolte et de désertion, à des franchises ou à des surprimes stipulées par les compagnies d'assurances; car il a été jugé que la révolte des passagers est une fortune de mer dont répondent les assureurs (Bord., 25 juin 1862), et que le chargeur ne peut en être rendu responsable vis-à-vis du fréteur qui, en acceptant ce mode de chargement, en a

assumé tous les risques. Cependant il y aurait lieu de faire participer les chargeurs, comme contribution à avaries communes, à tous les frais qu'une révolte d'émigrants nécessiterait dans un port de relâche, car il s'agirait là de mesures prises dans l'intérêt commun du navire et du chargement (Bord., 25 fév. 1867).

L'émigration a été réglée, en France, par de nombreux décrets; nous citerons les suivants : le décret du 24 mars 1852, sur l'émigration européenne dans les colonies françaises; le décret du 26 mars 1852, sur l'émigration d'Indiens aux colonies françaises d'Amérique; les décrets des 15 janv. et 8 avril 1855, sur l'émigration européenne; la loi du 18 juillet 1860, sur l'émigration en général; le décret du 9 mars 1861, sur l'entreprise de transport d'émigrants; l'acte du 30 juin 1852 sur le transport des passagers. Nous noterons seulement les dispositions qui se rattachant davantage à la partie commerciale, rentrent seules dans le cadre de notre ouvrage.

Une compagnie ne peut entreprendre le transport d'émigrants, sans l'autorisation spéciale du ministre du commerce; elle doit fournir un cautionnement.

Il est interdit de charger à bord d'un navire affecté au transport des émigrants toute marchandise qui serait reconnue dangereuse ou insalubre, et entre autres : les chevaux, les bestiaux, la poudre, le vitriol, les allumettes chimiques, le guano, les peaux vertes, les produits chimiques inflammables et les fromages autres que ceux durs et secs.

Les émigrants ont le droit d'être reçus à bord la veille du jour fixé pour le départ; ils ont aussi le droit de rester à bord pendant les quarante-huit heures qui suivent le mouillage au port de destination, à moins que le na-

vire ne soit obligé de repartir immédiatement. Tout émigrant empêché de partir pour cause de maladie grave ou contagieuse, et régulièrement constatée, a droit à la restitution du prix payé pour son passage ; le prix du passage est également restitué aux membres de sa famille qui restent à terre avec lui. Si le départ est retardé autrement que par force majeure, l'émigrant à droit à une indemnité fixée par chaque jour de retard ; passé dix jours, le contrat peut être rompu. L'émigrant est nourri et logé au frais de l'armement, pendant les relâches.

Les bagages des émigrants étrangers, traversant la France en transit, sont affranchis de la visite de la douane.

Si une épidémie éclate à bord parmi les émigrants, ceux-ci sont débarqués, sans que le navire soit tenu d'attendre leur rétablissement ; le fret n'en reste pas moins acquis à l'armement, lorsqu'il a été stipulé *in globo* et non pour chaque émigrant séparément ; et cela, sans que le capitaine soit tenu de noliser un autre navire pour permettre l'achèvement du voyage aux émigrants après leur rétablissement ; cette obligation ne peut incomber qu'à l'agent d'émigration. La diminution de fret n'a pas même lieu, si la commission sanitaire interdit à l'affréteur, par suite du danger de la contagion, de remplacer les malades ou les morts par d'autres émigrants (Bruxelles, 30 sept. ; et Anvers, 29 mai 1866).

Le contrat de passage constitue-t-il un acte de commerce attributif de compétence à la juridiction consulaire? La négative a été jugée par la cour de Cassation (11 janv. 1860) ; mais quelques auteurs ont critiqué cette décision.

§ 14. — Du privilége de l'armateur pour le paiement du fret et de celui de l'affréteur pour la garantie des obligations de l'armateur.

L'art. 280 du Code de commerce dispose : «Le navire, les agrès et apparaux, le fret et les marchandises chargées, sont respectivement affectés à l'exécution des conventions des parties. »

Le privilége accordé par la loi pour le paiement du fret est entouré d'une faveur particulière : il prime le privilége du vendeur impayé, celui du trésor, et même celui que la loi attribue au propriétaire de marchandises volées; mais, à raison de son étendue, la durée de son exercice devait être limitée : ainsi l'art. 307 précité prescrit qu'il doit être exercé dans la quinzaine de la délivrance des marchandises. Nous renvoyons, à cet égard, à ce que nous avons dit plus haut § XI (voir p. 381) ; nous renvoyons également, en ce qui concerne les principes généraux en matière de priviléges, au chapitre premier de la quatrième partie : *De la vente volontaire des navires, des priviléges et hypothèques maritimes.*

Le privilége du capitaine sur les marchandises est limité au fret. Mais si le capitaine a consenti, en vertu d'une convention passée avec l'affréteur, à signer à des sous-affréteurs des connaissements pour un fret inférieur au fret principal dû par l'affréteur, le privilége du capitaine sur les marchandises ne peut s'exercer que jusqu'à concurrence du fret dû par les consignataires des sous-affréteurs; le capitaine a toutefois le droit, comme nous l'avons vu plus haut, d'exiger caution de l'affréteur, pour garantir le paiement de la différence.

Le privilége attribué au fret s'éteint, lorsque le capi-

taine s'étant desssaisi de la marchandise, elle est passée dans les mains d'une tierce personne, qui en est devenue propriétaire. Mais suffit-il, pour que le capitaine perde son privilége, qu'il y ait un acte translatif de la propriété, un endossement, par exemple, ou faut-il, de plus, qu'il y ait tradition réelle de la chose vendue? Un arrêt de la Cour de cassation, du 9 juin 1845, a laissé la question de droit douteuse. Cependant les auteurs sont unanimes pour exiger la tradition réelle.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Roumanie. — Grèce. — Haïti. — La loi française sur l'affrètement est en vigueur dans ces divers pays.

Belgique. — La législation belge, sur l'affrétement, est absolument conforme à la législation française. Toutefois, il existe, à Anvers, certains usages que nous ne pouvons négliger de faire connaître.

Le délai des staries est fixé par l'usage à quinze jours ouvrables, à défaut de convention contenue dans la charte-partie; mais la jurisprudence admet que ce délai puisse être augmenté, à raison de la nature de la cargaison ou des difficultés du déchargement (Anvers, 23 janv. 1868); il y a aussi lieu à l'augmenter pour les navires jaugeant plus de 400 tonneaux. Ainsi le délai de starie d'un navire de plus de 600 tonneaux est de vingt jours ouvrables (Anvers, 8 fév. 1862).

Il était autrefois admis qu'il y avait lieu de retrancher des jours de starie certains jours fériés, alors même que la starie était fixée par jours courants, suivant la charte-partie; mais il a été jugé que cet usage était abusif (Anvers, 14 oct. 1662). — Dans le calcul des jours ouvrables, les jours de kermesse ne sont déduits que pour une demie journée; il n'y a lieu à aucune déduction pour les steamers réguliers (Anvers, 31 oct. 1866).

Il n'y a pas, à Anvers, d'usage bien établi qui fixe le délai des surestaries, à défaut de convention. Il a été jugé qu'une indem-

nité de 32 centimes et demi par tonneau de jauge et par jour était suffisante (Anvers, 26 oct. 1861 ; Bruxelles, 24 juill. 1865).

Les frais de pesage, lorsque le fret est payable d'après le poids délivré, sont supportés par moitié entre le navire et la marchandise. Cependant il a été jugé, pour les bois de teinture spécialement et conformément à un usage d'Anvers, que les frais de pesage étaient à la charge exclusive du destinataire. — Les frais de grue, quand son emploi est nécessaire pour le débarquement, sont supportés par moitié entre le navire et le destinataire. L'embarquement à la grue a lieu, au contraire, aux frais du chargeur. — Il est admis, dans le cas où le peu d'importance des avaries ne justifie pas les frais d'une expertise, que la déclaration des mesureurs-jurés fait foi. — Même lorsqu'il est stipulé que le fret doit être calculé sur le poids brut, il y a lieu, pour un chargement de cuirs salés venant d'Amérique, de déduire le poids du sel, et de n'avoir égard au poids qu'après que les cuirs ont été secoués et brossés (Bruxelles, 13 mars 1866).

Suivant l'usage d'Anvers, une commission de deux pour cent sur le fret est allouée au consignataire.

Les ordonnances belges sur l'émigration reproduisent à peu près les décrets édictés en France sur cette matière.

Italie. — Le Code de commerce italien, dans les art. 381 à 417, reproduit en termes identiques les dispositions de la loi française sur les affrétements. Nous ne trouvons à signaler que trois différences dans les art. 405, 406 et 407, qui modifient les art. 298, 299 et 300 de notre Code français, ou qui les complètent.

Ainsi le § 2 de notre art. 298 est ainsi modifié par l'art. 405 du Code italien : « Si le navire se perd, le capitaine tiendra compte des marchandises vendues, suivant le prix qu'il en aura retiré ; *et pour celles affectées comme gage d'un emprunt, suivant le montant de la somme empruntée*, en retenant également le fret porté aux connaissements. »

L'art. 406 du Code italien reproduit l'art. 299 du Code français ; mais il ajoute : « Si un navire est affrété pour aller prendre dans un port un chargement et le conduire à un autre port, et que l'interdiction de commerce survienne pendant le voyage pour se

rendre au lieu où il doit prendre chargement, il est dû au capitaine une indemnité pour les dépenses faites en exécution du contrat; et cette estimation est faite en tenant compte des circonstances. »

L'art. 407 du Code italien modifie ainsi qu'il suit l'art. 300 du Code français : « Si le navire est arrêté, dans le cours de son voyage, par l'ordre d'une puissance, *ou s'il est contraint de séjourner dans un port pour réparer les dommages, même ceux volontairement soufferts pour le salut commun,* il n'est dû aucun frais pendant le temps de la détention *ou station* dans le port, si le navire est affrété au mois, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage... »

Espagne. — Le contrat d'affrétement doit indiquer, outre les énonciations prescrites par la loi française : le pavillon du navire et le port où il a été immatriculé ; le nom, le prénom et le domicile de l'armateur, si c'est lui qui a fait le frétement; le nom, le prénom et le domicile de l'affréteur, et si l'affréteur a contracté pour compte d'autrui, les nom et domicile de son mandant; la capacité garantie du navire, ou le nombre de tonneaux, ou encore la quantité en poids ou mesure que le fréteur s'engage à recevoir et l'affréteur à livrer ; outre l'indication du prix du fret, la gratification allouée au capitaine à titre de chapeau ; outre l'indication du temps et du lieu convenus pour la charge et la décharge, le délai des staries et celui des surestaries, ainsi que l'indemnité fixée par chaque jour de retard dans le chargement ou le déchargement. — La charte-partie qui contient les stipulations des parties doit être rédigée en double original et signée des intéressés; deux témoins peuvent signer au lieu et place de celui qui ne le sait pas. Si le contrat a été passé par l'intermédiaire d'un courtier-interprète de navire, celui-ci doit en conserver une copie, et inscrire, en outre, sur son livre d'affrétements toutes les mentions exigées par la loi ou arrêtées entre les parties ; le livre d'affrétement doit indiquer, de plus, la monnaie dans laquelle le fret doit être payé et les objets composant le chargement (art. 732 du Code de comm. esp.). — Si le contrat d'affrétement est irrégulier, le connaissement fait foi entre les parties. Mais la charte-partie fait pleine foi en justice,

lorsqu'elle a été passée par l'intermédiaire d'un courtier. S'il existe certaines différences entre les diverses polices, celle qui est conforme au registre d'affrétements du courtier est seule admise devant le juge. — Les polices rédigées sous signature privée font également foi en justice, pourvu que la signature des parties ne soit pas contestée.

Le temps de la charge et de la décharge est réglé par l'usage, à défaut de convention. — Après l'expiration du délai fixé, soit pour le chargement, soit pour le déchargement, le capitaine a le droit d'exiger l'indemnité pour les jours de surestaries, telle qu'elle est fixée par l'usage, s'il n'y a convention sur cet objet. A l'échéance des surestaries, le capitaine peut annuler l'affrétement et exiger la moitié du fret stipulé. Mais s'il s'agissait d'un refus du destinataire de recevoir la cargaison, le capitaine devrait s'adresser au tribunal du lieu, pour qu'il fût pourvu au dépôt des marchandises.

Dans le cas où il y a, de la part du fréteur, erreur ou fraude dans la déclaration de capacité du navire, l'affréteur a le choix d'annuler le contrat ou de réduire le fret convenu, en proportion de la portée réelle du navire, et de réclamer, en outre, une indemnité pour le préjudice qui peut en résulter. Une différence d'un quinzième ne constitue ni l'erreur ni la fraude ; il est même admis que le tonnage déclaré peut différer de celui porté dans l'acte d'immatriculation. Mais, en aucun cas, le capitaine ne peut exiger de fret pour un tonnage supérieur à celui de la contenance réelle.

L'affréteur peut annuler le contrat, si le fréteur a fait une déclaration mensongère quant au pavillon du navire ; le fréteur doit, de plus, une indemnité, si la fraude a eu pour résultat d'entraîner la confiscation, une augmentation de droits sur les marchandises, ou tout autre préjudice.

Si le navire est vendu postérieurement à l'affrétement et que l'affréteur n'ait pas déjà commencé le chargement, le nouveau propriétaire peut charger pour son compte, mais les indemnités qui peuvent être dues au chargeur pour le retard, ou l'inexécution du contrat, restent au compte du vendeur. Si le nouveau propriétaire refuse de charger pour son compte, parce qu'il n'au-

rait pas eu connaissance du contrat d'affrétement au moment de la vente, le chargeur n'a de recours que contre le vendeur. Cependant, si le chargement est commencé, le contrat passé par le vendeur reçoit son entière exécution ; car l'acheteur ne peut alors exciper de son ignorance du contrat ; mais il conserve son recours contre le vendeur qui ne lui en aurait pas fait connaître les conditions.

En cas d'insuffisance du tonnage du navire pour remplir les engagements pris avec plusieurs chargeurs, la préférence est donnée à celui dont les marchandises ont commencé à être embarquées ; les autres chargements sont reçus suivant l'ordre de date des contrats. Si l'antériorité ne peut être déterminée à l'égard de certains chargeurs, les chargements se font, pour chacun d'eux, au prorata du poids ou de la quantité des marchandises pour lesquelles ils ont affrété. Dans ces divers cas, le fréteur doit indemnité pour le préjudice résultant de l'inexécution du contrat.

Si le navire est affrété en totalité, l'affréteur peut obliger le capitaine à mettre à la voile dès qu'il a pris chargement, à moins de mauvais temps ou d'empêchement de force majeure. Lorsque l'affrétement est fait à cueillette, le capitaine ne peut se refuser à entreprendre le voyage, huit jours après avoir reçu les trois quarts du chargement correspondant à la portée du navire. — Le chargement commencé, le fréteur ne peut se refuser à continuer le chargement pour le même propriétaire ou pour d'autres chargeurs, à prix et à conditions égales, à moins qu'il ne trouve un fret plus avantageux ; mais s'il a manifesté cette exigence et qu'il n'ait pu compléter son chargement, il peut être obligé à mettre à la voile avec le chargement qu'il a à bord. — Le capitaine qui, après avoir commencé à charger à cueillette, n'a pu compléter les trois cinquièmes de la contenance de son navire, peut transborder les marchandises sur un autre navire visité et reconnu propre à faire le même voyage, en prenant à sa charge les frais de transbordement ainsi que l'augmentation du fret. S'il ne peut opérer cette substitution, il doit mettre à la voile dans le délai convenu ; et, à défaut de convention, dans les trente jours du commencement du chargement.

Le fréteur répond du préjudice causé par le retard volontaire

à entreprendre le voyage, quelle que soit la cause du retard, dès qu'il a été mis en demeure de prendre la mer. — Lorsque le navire a reçu son plein chargement ou seulement les trois cinquièmes, il n'est plus permis au fréteur de transborder les marchandises sur un autre navire, à moins que tous les chargeurs n'y consentent; et, s'il le fait sans leur consentement, il est responsable de tous les dommages qui surviennent à la cargaison pendant le voyage.

L'affréteur peut consentir un sous-affrétement à un ou plusieurs chargeurs, même à un prix plus avantageux, sans que le capitaine ait droit de s'y opposer; mais la responsabilité de l'affréteur reste la même vis-à-vis du fréteur, et les conditions du premier contrat d'affrétement ne peuvent être modifiées.

L'affréteur qui n'a pas fourni le chargement complet auquel il s'était engagé, doit le fret du vide pour plein, à moins que le capitaine n'ait trouvé par un autre contrat à compléter son chargement. S'il en charge davantage, il paie le fret de l'excédant sur le prix réglé par la charte-partie; et si le capitaine ne peut accepter ce surcroît de chargement, dans de bonnes conditions d'arrimage, sans manquer aux engagements qu'il a pris vis-à-vis d'autres chargeurs, le déchargement des marchandises a lieu aux frais de leur propriétaire. — L'art. 761 du Code espagnol reproduit l'art. 292 du Code français, en ce qui concerne les marchandises chargées clandestinement.

Tout préjudice résultant de la confiscation, saisie ou arrêt du navire par suite de l'introduction par le chargeur de marchandises d'une autre nature que celles déclarées au fréteur, donne lieu, contre le chargeur, à une responsabilité tant sur ses marchandises à bord que sur ses autres biens. Le chargeur doit, de la même manière, la réparation du préjudice qu'il a pu ainsi causer aux autres chargeurs. Si le fréteur a eu connaissance du chargement des marchandises prohibées, il est solidairement responsable avec le chargeur des dommages causés aux autres chargeurs.

Si l'affréteur rompt le voyage avant le départ et avant d'avoir commencé le chargement, il doit la moitié du fret convenu, et le fréteur est libéré de toutes les obligations qu'il a prises par le contrat d'affrétement. — Lorsque l'affrétement a été fait à charge générale, c'est-à-dire sans désignation spéciale des marchandises

devant composer le chargement, le chargeur peut retirer ses marchandises déjà chargées, en payant le demi-fret, les frais d'embarquement et de débarquement et tous autres dommages-intérêts qu'il peut devoir aux autres chargeurs. Ceux-ci ont la faculté de s'opposer au déchargement, en achetant les effets à décharger au prix de facture dû par le consignataire.

Si le navire doit prendre charge dans un autre port que celui où il a été affrété, et que le consignataire ne fournisse pas le chargement, le capitaine en donne avis à l'affréteur et attend ses instructions ; les staries et surestaries courent alors contre l'affréteur, suivant l'usage du port de chargement, à défaut de délai fixé par la convention. A défaut de réponse dans un délai convenable, le capitaine fait diligence pour contracter un autre affrétement; et s'il ne peut y réussir dans le délai des staries et des surestaries, il fait un acte de protestation et retourne au port où a été contracté l'affrétement. L'affréteur doit alors le fret entier, défalcation faite du fret qui peut être dû pour les chargements qu'il aurait reçus de tiers. Cette disposition s'applique aux navires affrétés pour l'aller et le retour, dans le cas où il n'a été fait aucun chargement de retour.

Si, avant le départ du navire, il survient une guerre entre la nation de son pavillon et une autre puissance maritime, ou qu'il y ait interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les contrats d'affrétement sont résolus. Si le navire était chargé, le déchargement se fait aux frais de l'affréteur, qui paiégalement les frais et salaires de l'équipage, depuis qu'il a commencé à charger. — En cas de blocus ou de tout accident de force majeure qui empêche la sortie du navire, le contrat d'affrée tement subsiste, sans qu'il y ait lieu, de la part de l'une ou l'autre partie, de réclamer aucune indemnité ; les frais de manutention et les loyers de l'équipage sont considérés comme avarie commune. Le chargeur a, néanmoins, le droit de décharger et de recharger à temps ses marchandises, en payant les surestaries, s'il y a lieu, du jour où le navire peut reprendre la mer. — Si, après avoir pris la mer, le navire revient au port de départ, par suite de la tempête ou par crainte des pirates ou des ennemis, les chargeurs peuvent convenir entre eux que le navire sera entiè-

rement déchargé, et le fréteur ne peut s'y refuser ; mais il a droit au fret entier du voyage d'aller. Si l'affrétement est fait au mois, le fréteur a droit au montant d'un mois entier pour le voyage à destination d'un port de la même mer ; et à deux mois, pour un port d'une autre mer ; il n'est dû qu'un mois pour le fret d'un port à un autre de l'Espagne et des îles adjacentes. Lorsqu'il survient une déclaration de guerre, un blocus ou une interdiction de commerce, le capitaine suit les instructions qu'il a pu recevoir de l'affréteur, et, soit qu'il arrive au port de destination, soit qu'il rentre au port de départ, il a droit au fret d'aller, bien que l'affrétement ait été fait pour l'aller et le retour. Faute d'instructions de l'affréteur, et en cas de déclaration de guerre, le capitaine doit continuer son voyage vers le port de destination, à moins que ce port n'appartienne à la puissance ennemie ; il devrait alors se diriger vers le port neutre le plus voisin et y attendre les ordres du chargeur ; les frais et salaires dus pendant ce temps sont avaries communes. Si le déchargement se fait au port de relâche, le fret pour l'aller est dû entièrement, si ce port est à plus de moitié de la distance entre le port d'expédition et celui de destination ; si ce port est à une distance moindre, il n'est dû que la moitié du fret d'aller. — Les frais de déchargement et de rechargement des marchandises dans un port de relâche sont au compte des chargeurs, quand cette opération a eu lieu d'après leurs instructions ou avec l'autorisation du tribunal, qui a ordonné cette mesure pour éviter des avaries ou des dommages aux marchandises. — Il n'est dû aucune indemnité si la relâche est justifiée par des réparations urgentes. Dans ce cas, si les chargeurs veulent décharger leurs marchandises, ils paient le fret entier du voyage ; mais si le retard occasionné par les réparations excède trente jours, ils ne paient, s'ils font le déchargement, que le fret proportionné à la distance parcourue. — Si le navire est déclaré innavigable, le capitaine est tenu d'en affréter un autre, pour continuer le voyage ; mais s'il ne peut en trouver à 30 lieues de distance, il fait le déchargement au port de relâche, pour le compte des propriétaires des marchandises ; ceux-ci paient le fret en raison de la distance parcourue et ne peuvent prétendre aucune indemnité. — Si par fraude ou négligence du

capitaine, il y a retard dans l'affrétement d'un autre navire, les affréteurs peuvent affréter eux-mêmes un autre navire aux frais du premier fréteur, et après deux sommations faites au capitaine qui demeure responsable. — Le capitaine perd son fret et répond de tous dommages envers l'affréteur, quand celui-ci prouve que le navire était hors d'état de prendre la mer, au moment où il a été chargé. Cette preuve est admise malgré les certificats de visite qui auraient attesté le bon état de navigabilité.

Lorsque, par suite de blocus ou de toute autre cause d'interruption du commerce, le navire ne peut arriver au port de destination, le capitaine relâche au port le plus voisin ; et si personne n'y est indiqué pour recevoir le chargement, il attend les ordres du chargeur ou du consignataire. Les frais de retard sont avaries communes et le fret d'aller est dû en entier. Le tribunal peut accorder un délai pour que le chargeur ou le consignataire désigne, au port de relâche, un mandataire qui reçoive les marchandises; mais, passé ce délai, le tribunal ordonne le dépôt, et le fret est payé sur le produit des marchandises vendues en quantité suffisante pour le couvrir.

Lorsque l'affrétement a été fait au mois ou au jour, le fret court du jour où a commencé le chargement, à moins de convention contraire; il en est de même dans le cas où l'affrétement est fait pour un temps déterminé. Quand l'affrétement est fait au poids, le fret se calcule sur le poids brut, y compris les enveloppes, barriques et tous autres objets renfermant la marchandise, à moins de convention contraire. — Le fret est dû pour les marchandises vendues en cours de voyage pour les besoins du navire. — Le fret des marchandises jetées à la mer est réglé comme avarie commune, et le montant en est abandonné au fréteur. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par l'ennemi ; le capitaine est tenu de restituer le fret payé d'avance, s'il n'y a convention contraire. Si le navire et les marchandises sont rachetées, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage; le fret est dû en entier, si les marchandises sont conduites au lieu de destination, sans préjudice de la contribution aux avaries

communes. — Le fret entier est dû, lorsque les marchandises subissent une détérioration ou une diminution par leur vice propre ou par le mauvais conditionnement de leurs enveloppes. L'art. 790 du Code espagnol reproduit l'art. 310 du Code français, sur l'abandon pour le paiement du fret des substances qui ont pu couler. — Lorsque les marchandises éprouvent une augmentation dans leur poids ou leur volume, sans qu'elle puisse être attribuée à l'eau de mer, leur propriétaire paie le fret correspondant à cette augmentation. — L'affréteur qui, volontairement et hors le cas de force majeure, fait décharger ses marchandises avant leur arrivée au port de destination, paie le fret entier, ainsi que les frais de relâche occasionnés par le déchargement. — Le fret est dû du moment où les marchandises sont déchargées et mises à la disposition du consignataire. — Le capitaine ne peut retenir les marchandises à bord pour le paiement du fret ; mais il peut requérir du tribunal le dépôt en mains tierces. — En aucun cas, le chargeur ne peut demander de diminution sur le prix du fret.

Le chapeau doit être payé dans la même proportion que le ret, sous les mêmes restrictions et modifications.

Le chargement est affecté par privilége au paiement du fret. Mais ce privilége doit être exercé dans le mois de la délivrance des marchandises, lors même que le débiteur serait tombé en faillite. Si les marchandises ont passé en mains tierces, le privilége ne peut être exercé que dans un délai de huit jours (art. 737 à 798 du Code de comm. esp.).

Portugal. — La charte-partie doit contenir les mentions prescrites par l'art. 273 du Code français.

Lorsque l'affrétement est fait en totalité, il est défendu au capitaine de charger aucune pacotille pour son propre compte, ou pour compte d'un tiers, sans la permission de l'affréteur, sous peine de confiscation au profit de l'affréteur ; il ne peut charger ainsi même dans sa cabine, bien que la cabine ne soit pas comprise dans l'affrétement en entier. Enfin la prohibition s'étend aux parties du navire nommées *réserves*.

Si la charte-partie ne fixe pas le lieu et l'époque du chargement et du déchargement, ils doivent s'effectuer dans un délai

de quinze jours ouvrables et consécutifs, à partir du moment où le capitaine a déclaré qu'il était prêt à charger ou à décharger. Si le chargement ou le déchargement doit se faire dans plusieurs lieux différents, on ne comprend pas dans le compte des jours de staries le temps de la traversée d'un lieu à un autre.

La fraude ou l'erreur dans la déclaration de tonnage du navire, l'époque de l'exigibilité du fret, les divers modes d'affrétement à temps, le moment à partir duquel le voyage est réputé commencé, sont réglés absolument comme en droit hollandais (voir *infrà* Pays-Bas, art. 459 à 463, p. 408).

En ce qui concerne les droits et obligations du fréteur et de l'affréteur, le Code de commerce portugais reproduit identiquement les dispositions contenues dans les art. 464 à 498 du Code de commerce hollandais (voir *infrà*, p. 408). Mais, relativement au cas où, pendant le radoub ou la réparation du navire dans un port de relâche, il y a lieu d'affréter un autre navire pour le transport des marchandises, le Code portugais ajoute à la disposition de l'art. 478 du Code hollandais : — Si les chargeurs ou la majorité seulement jugent à propos d'affréter des navires pour transporter des marchandises au lieu de destination, et qu'il en résulte une augmentation du fret, chaque chargeur doit contribuer à cette augmention en proportion du premier fret convenu. — Les règles du Code hollandais, relatives à la résolution des contrats d'affrétement ; et contenues dans les art. 499 à 506 de ce code sont également reproduites par le Code portugais (art. 1498 à 1552 du Code de comm. portug.).

Pays-Bas. — La charte-partie doit être faite par écrit ; elle contient les mêmes mentions qu'en droit français.

Même si le navire est affrété en entier, le capitaine ne peut, sans le consentement de l'affréteur et sous peine de dommages-intérêts envers celui-ci, faire aucun chargement dans sa cabine, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'un tiers, bien que sa cabine ne soit pas comprise dans l'affrétement en totalité.

La charge et la décharge doivent s'effectuer, si la charte-partie ne contient pas d'autres stipulations, dans un délai de quinze jours ouvrables consécutifs, à compter du moment où le capi-

taine a déclaré être prêt à faire le chargement ou le déchargement. Le délai est de trois jours ouvrables pour les alléges. Ce délai passé, le capitaine a droit à l'indemnité fixée pour les jours de surestaries. — Si le navire doit être chargé ou déchargé dans différents lieux, on ne compte pas dans le calcul des staries le temps de la traversée d'un lieu à un autre. — Dans les ports étrangers, les délais des staries et des surestaries, pour le chargement et le déchargement, sont fixés par les lois ou les usages des lieux (art. 453 à 458 du Code holland.) (1).

Le capitaine qui, par fraude ou erreur, fait une fausse déclaration quant au tonnage de son navire, doit subir une réduction proportionnelle du fret ; il est, en outre, passible de dommages-intérêts. Cependant il n'y a pas lieu de tenir compte de la différence qui n'excède pas un quarantième. — A défaut de convention, quant à l'époque et au mode de paiement du fret, il est exigible lors de la délivrance des effets chargés. — Les navires peuvent être loués au voyage, au mois, ou de telle autre manière stipulée entre les parties. — Le voyage est réputé commencé dès le départ du navire du lieu où il a commencé son chargement, ou s'il doit prendre charge dans un autre port que celui de l'affrétement, du lieu où il a pris son lest. — Lorsque le navire est frété au mois, le fret court du jour où le navire a fait voile, s'il n'y a convention contraire (art. 459 à 463 du Code holland.).

Les droits et obligations du fréteur et de l'affréteur sont déterminés ainsi qu'il suit par les art. 464 à 498 du Code hollandais.

Si le chargement n'est pas effectué dans le délai légal ou dans celui stipulé, le fréteur a le choix, soit de demander l'indemnité fixée par la charte-partie pour le retard, ou, à défaut de convention, celle à fixer par experts ; soit de résilier le contrat d'affré-

(1) Le 13 juin 1875, la chambre néerlandaise a voté la suppression des droits de tonnage, fanaux et phares, et la réduction des tarifs douaniers, de manière à faire des ports de la Hollande autant de ports francs. — Dès le 19 avril, l'administration municipale d'Anvers réclamait, pour la Belgique, l'adoption des mêmes mesures.— Nous avons cru devoir signaler ici ces réformes et ces projets, dont les conséquences peuvent être considérables pour l'extension et la facilité des relations des peuples maritimes.

tement et d'exiger de l'affréteur la moitié du fret convenu, ainsi que le chapeau et la contribution à toutes avaries communes ; soit d'entreprendre le voyage, même sans chargement, trois jours après la mise en demeure faite à l'affréteur, et d'exiger de lui, à la fin du voyage, le fret entier et les surestaries qui peuvent être dues. — Lorsque l'affréteur n'a chargé qu'une partie de ses marchandises, le fréteur a le choix, soit de demander les indemnités réglées comme il vient d'être dit, soit d'entreprendre le voyage avec le chargement partiel. — Si le navire ainsi parti sans chargement ou avec un chargement partiel subit quelque avarie commune à laquelle le chargement eut contribué s'il avait été fait en totalité, le fréteur a le droit d'exiger que le non-chargé contribue pour les deux tiers de ce qu'il aurait supporté, s'il y avait eu chargement complet. — Si l'affréteur, sans avoir rien chargé, renonce au contrat d'affrétement avant le commencement des surestaries, il est tenu de payer au fréteur la moitié du fret convenu.—Dans les cas où le fréteur aurait le droit de partir sans chargement ou avec chargement incomplet, il peut, pour la sûreté du paiement du fret et celle du paiement de la contribution aux avaries, traiter avec d'autres chargeurs, sans le consentement de l'affréteur. Mais alors l'affréteur a droit au bénéfice du fret, si celui dû par les nouveaux chargeurs est plus avantageux ; et il y a lieu de le décharger de la contribution aux avaries pour la part qui incombe au nouveau chargement. — Si l'affréteur charge plus qu'il n'a été convenu, il doit le fret de l'excédant sur le taux réglé par la charte-partie.

Le fréteur, de son côté, est passible de dommages-intérêts si, au jour fixé par le contrat, le navire n'est pas prêt à prendre charge.

L'affréteur doit remettre au fréteur ou au capitaine, dans les deux jours après le chargement, les papiers et documents exigés par la loi pour le transport des marchandises. L'affréteur en retard est passible de dommages-intérêts ; le capitaine peut même se faire autoriser du juge à décharger les marchandises, faute par l'affréteur de fournir les documents et justifications nécessaires.

Lorsque le navire est frété à cueillette, le fréteur peut fixer le

temps pendant lequel le navire restera en charge ; passé ce délai, il est tenu de prendre la mer, si les chargeurs ne consentent à un nouveau délai. Si le temps du départ n'est pas fixé, chacun des chargeurs peut toujours retirer ses marchandises sans payer aucun frais, mais à charge par lui de supporter les frais de chargement et de rechargement, et en outre, de remettre au capitaine les connaissements que celui-ci a pu signer, ou de donner caution pour les connaissements déjà expédiés aux consignataires. Cependant, quand le navire se trouve chargé au delà de la moitié, le capitaine est tenu de partir au premier vent favorable et huit jours après sommation, si la majorité des chargeurs l'exige, sans qu'aucun des chargeurs puisse, dans ce cas, retirer ses marchandises.

Si le navire est arrêté au départ, pendant le voyage ou au port de destination, par suite d'un fait provenant de la faute ou de la négligence de l'affréteur ou de l'un des chargeurs, l'affréteur ou le chargeur en faute est tenu, envers le fréteur et les autres chargeurs, de la réparation du préjudice qu'il peut leur causer, et ses marchandises sont affectées au paiement de l'indemnité.

Le fréteur répond, de son côté, de l'arrêt ou du retard provenant de son fait, au départ, pendant le voyage ou à l'arrivée au port de destination ; et, si la faute est imputable au capitaine, le fréteur a un recours contre lui. — Si, à l'insu et sans le consentement du capitaine, l'affréteur ou le chargeur charge des marchandises de contrebande, ou si, par tout autre fait illicite, il cause des dommages au navire, aux chargeurs ou à tous autres interressés, il en doit la réparation ; il est tenu, en outre, du paiement du fret entier et de la contribution aux avaries communes.

Si le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur ou le chargeur est tenu d'attendre que le navire soit réparé ; il peut retirer ses marchandises, en payant le fret entier et la contribution aux avaries, et aussi en restituant les connaissements ou en fournissant caution pour ceux qu'il aurait déjà expédiés aux consignataires. — Si le navire est frété au mois, l'affréteur ne doit pas de fret pendant le temps du radoub ;

et il n'y a pas lieu non plus à augmentation de fret, si le navire est frété au voyage. — Lorsque le navire est déclaré innavigable, en cours de voyage, le capitaine est tenu d'en louer un ou plusieurs autres, au compte de l'armement, à l'effet d'achever le transport de la cargaison ; et cela, sans pouvoir exiger aucune augmentation de fret. En cas d'impossibilité de louer un ou plusieurs navires au lieu de relâche ou dans les ports voisins, les marchandises sont déchargées et le fret n'est dû qu'en proportion de la distance déjà parcourue. Dans ce dernier cas, chaque chargeur pourvoit au transport de ses marchandises ; mais il y a lieu, de la part du capitaine, d'aviser sans retard les propriétaires de la cargaison, et de prendre toutes mesures conservatoires nécessaires. — Le fret n'est pas dû si l'affréteur prouve que le navire était déjà hors d'état de naviguer, au moment du départ ; cette preuve est admise, même s'il existe un certificat de visite attestant le bon état de navigabilité.

Quant aux marchandises vendues en cours de voyage pour les besoins du navire, et dont le remboursement est dû comme nous l'avons vu plus haut, au chapitre du *Capitaine* (voir p. 200), le fret entier en est dû, si le navire arrive à bon port; et si le navire fait naufrage, le fret est dû seulement en proportion de la route parcourue. — Les marchandises jetées à la mer et dont le remboursement se fait par contribution aux avaries communes, doivent le fret entier. Mais il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage, pillées par les pirates ou prises par l'ennemi ; le capitaine est même tenu, sauf convention contraire, de restituer le fret avancé. — Si le navire ou les marchandises sont rachetées, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le fret est dû jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage seulement ; mais il est dû en entier, et le chargeur contribue, en outre, au rachat, si le navire conduit ensuite la cargaison à destination. Dans ces divers cas, l'affréteur et le navire contribuent au rachat et aux frais de garde, qui sont réputés avaries communes. — Il n'est dû aucun fret pour les marchandises sauvées en mer après l'abandon du navire par le capitaine ou sans sa coopération, ni pour celles que le flot ramène au rivage, et qui sont ensuite remises à leurs propriétaires.

Après l'expiration du temps fixé par la charte-partie, et à défaut, par la loi, pour le déchargement, le capitaine a droit d'exiger du représentant de l'affréteur ou du consignataire, qu'il prenne livraison des marchandises, en acquittant le fret et sa quote-part de contribution aux avaries. Enfin, à l'expiration des surestaries ou s'il y a contestation relativement au déchargement, le capitaine peut faire ordonner par le juge le dépôt en mains tierces, tout en conservant ses droits sur les marchandises ainsi débarquées, pour le paiement du fret. — Le capitaine ne peut retenir les marchandises à bord pour le paiement du fret, de la contribution aux avaries ou de tous frais pouvant être dus. Mais il peut faire ordonner judiciairement le dépôt des marchandises jusqu'à parfait paiement, et même faire ordonner la vente des objets sujets à détérioration. Si l'avarie commune ne peut être immédiatement réglée, le juge ordonne qu'il soit fourni caution par le consignataire qui réclame la marchandise, pour assurer le paiement de sa part contributive. — Le capitaine qui délivre les marchandises sans exiger soit le paiement du fret, soit la consignation aux mains d'un tiers, perd son recours contre l'affréteur, si celui-ci prouve que son consignataire avait provision pour le paiement ou que la faillite de ce consignataire ne permet pas d'espérer de lui le remboursement. — Le capitaine peut, sur le refus du consignataire de recevoir les marchandises, faire ordonner par justice qu'une partie en soit vendue, ou même la totalité, pour assurer le paiement du fret, de la contribution aux avaries et de tous frais dus par la cargaison, à charge de faire le dépôt du surplus ; et même sauf son recours contre l'affréteur personnellement, en cas d'insuffisance du prix. — Le capitaine est préféré à tous autres créanciers, pour le paiement du fret, de la contribution aux avaries et des frais, sur les marchandises, chargées, sous la condition d'exercer son privilége dans les vingt jours de la délivrance, à moins que les marchandises ne soient passées en mains tierces.

Dans les cas où le fret est payable au nombre, à la mesure ou au poids, le capitaine peut exiger que les marchandises soient comptées, mesurées ou pesées au moment même du déchargement ; à défaut par le capitaine de faire préalablement procéder

à cette opération, le consignataire peut faire constater le nombre, la mesure ou le poids par le témoignage de ceux qui ont été employés au déchargement. — S'il y a présomption que les marchandises ont pu être détériorées, diminuées ou volées, le capitaine a le droit, ainsi que le consignataire, ou tout autre intéressé, d'exiger que les marchandises soient vérifiées et le dommage estimé avant le débarquement. Le consignataire qui reçoit les marchandises et en remet le connaissement quittancé, mais en faisant des réserves quant aux dommages éprouvés, conserve toujours le droit de les faire expertiser ; mais cette formalité doit être remplie dans les 48 heures de la délivrance. — Si l'avarie ou la diminution n'est pas visible extérieurement, l'expertise peut être néanmoins ordonnée par le juge après la réception des marchandises par le consignataire, pourvu que l'expertise ait lieu dans les 48 heures du déchargement, et que l'identité des marchandises soit parfaitement constatée.

Le chargeur ne peut, en aucun cas, demander de diminution sur le prix du fret ; il ne peut pas davantage faire abandon, pour le paiement du fret des marchandises diminuées ou détériorées ; mais il y a exception pour les liquides et certaines substances susceptibles de coulage ; l'art. 497 du Code hollandais reproduit à cet égard la disposition de l'art. 310 du Code français.

Les navires étrangers sont soumis à la loi hollandaise pour les contrats d'affrétement passés dans les Pays-Bas ; la loi hollandaise est encore applicable pour le chargement ou le déchargement dans un port néerlandais, ainsi que pour tous les actes qui doivent être exécutés dans les Pays-Bas, même si l'affrétement a été fait en pays étranger.

Les dispositions relatives à la résolution des contrats d'affrétement se trouvent dans les art. 499 à 506.

Le contrat d'affrétement est résolu de plein droit, sans que le fréteur puisse exiger le fret ni l'affréteur une indemnité, dans les cas suivants : 1° si la sortie du navire est empêchée par force majeure, sans distinguer si le navire est affrété pour le transport du chargement hors du royaume, ou si, se trouvant à l'étranger, il est frété ou affrété par des habitants des Pays-Bas ; — 2° s'il y a prohibition d'exportation de tout ou partie des marchandises

indiquées dans la charte-partie, que la prohibition soit décrétée dans le lieu de chargement ou dans celui de déchargement; — 3° s'il y a interdiction de commerce avec le pays auquel appartient le port de destination. Dans ces divers cas, les frais de charge ou de décharge sont au compte de l'affréteur. — Le contrat d'affrétement peut être résilié, mais seulement si la résiliation est demandée par l'une ou l'autre des parties, lorsque, avant le commencement du voyage, il survient une guerre qui a pour effet de faire perdre le bénéfice de la neutralité soit au navire, soit au chargement, soit à la fois au navire et au chargement. Si le navire et le chargement perdent à la fois le caractère de neutralité, aucune des parties ne peut réclamer d'indemnité de l'autre, et les frais de charge et de décharge sont supportés par l'affréteur. Si le chargement seul est considéré comme propriété ennemie, au port de destination, l'affréteur doit rembourser au fréteur les frais d'équipement du navire, les loyers et nourriture de l'équipage jusqu'au jour de la demande en résiliation, si les marchandises ne sont pas encore chargées, ou jusqu'au jour du chargement, si les marchandises sont à bord. Si le navire seul cesse d'être neutre, le fréteur rembourse à l'affréteur tous les frais de la charge et de la décharge. Lorsque le contrat d'affrétement est résolu par l'une des causes que nous venons d'énoncer, le fréteur conserve ses droits pour les surestaries qui peuvent être dues, ainsi que pour la contribution aux avaries éprouvées avant la résiliation.

Si un navire frété pour plusieurs voyages successifs se trouve surpris, en cours de voyage, par une déclaration de guerre survenue avant l'achèvement du dernier voyage, on observe les distinctions suivantes : 1° Dans le cas où le navire et le chargement ne sont neutres ni l'un ni l'autre, le navire séjourne au port de relâche jusqu'à ce qu'il puisse partir sous convoi ou d'une autre manière sûre, ou jusqu'à ce que le capitaine ait reçu les instructions des propriétaires du navire et de la cargaison. Si le navire est chargé, les marchandises sont débarquées jusqu'à ce que le voyage puisse être continué ou qu'il soit ordonné toute autre mesure. Les loyers et frais d'entretien de l'équipage, les frais de magasinage et tous autres causés par le retard sont réglés comme

avarie commune. Si le navire était affrété, mais non encore chargé, les deux tiers des frais seraient supportés par l'affréteur. — 2° Si le navire seul n'est pas neutre, le contrat peut être résilié pour le nouveau voyage à entreprendre, sur la demande du fréteur. Les frais de charge ou de décharge sont alors au compte du fréteur ; et celui-ci n'a droit qu'au fret dû pour le voyage effectué, aux surestaries et au paiement de la contribution aux avaries communes. — 3° Si le chargement seul n'est pas neutre et que l'affréteur ne veuille pas charger, le capitaine peut partir sans charge et finir le voyage entrepris, l'affréteur restant tenu du paiement du fret entier. Si l'affréteur a fourni seulement un chargement incomplet ou s'il a fait charger d'autres marchandises, on observe, dans ces cas particuliers, la règle que nous avons indiquée plus haut (voir p. 409).

Lorsqu'un navire est affrété dans un port pour aller prendre charge dans un autre, et qu'arrivé au port de charge, la survenance de la guerre l'empêche d'accomplir le voyage, on fait encore une distinction : — Si l'empêchement provient de ce que le navire seul ou le navire et le chargement à la fois ne sont pas neutres, le contrat d'affrétement est résolu, sans qu'il y ait lieu à indemnité de part ni d'autre. — Si le navire est neutre et que le chargement ne le soit pas, l'affréteur doit la moitié du fret.

En cas d'interdiction de commerce avec le port de destination, qui force le navire à rentrer au port de départ, l'affréteur ne doit que le fret d'aller, bien que le navire ait été affrété pour l'aller et le retour.

L'embargo ou la force majeure momentanée qui retarde le voyage avant qu'il soit commencé ou pendant son cours, sans qu'il y ait faute du capitaine, de l'armateur ou du fréteur, n'est pas une cause de résolution du contrat et ne donne droit à aucune indemnité ; l'affréteur au mois ne doit pas le fret pendant le retard, et l'affréteur au voyage ne doit non plus aucune augmentation de fret. Le chargeur peut, pendant l'empêchement, faire décharger ses marchandises à ses frais ; il supporte aussi les frais de rechargement et de surestaries, s'il y a lieu.

Les dispositions ci-dessus, relatives à la résolution du contrat d'affrétement, sont applicables aux affrétements à cueillette.

Allemagne. — La charte-partie n'est rédigée par écrit qu'autant que l'une des parties l'exige.

L'affrétement en totalité ne comprend pas la cabine, et le capitaine ne peut y charger de marchandises sans le consentement de l'affréteur.

Le navire affrété doit être en bon état de navigabilité, et le fréteur répond envers l'affréteur de l'état défectueux du navire, à moins qu'il ne soit tel qu'il ait pu échapper à un examen attentif.

Le capitaine doit amarrer son navire à la place indiquée par l'affréteur ou pour tous les chargeurs. Si la place n'est pas indiquée à temps, si les chargeurs n'assignent pas tous la même place, ou enfin si la calaison, la sûreté du navire ou certains règlements locaux ne permettent pas de suivre les instructions reçues, le capitaine doit amarrer à l'embarcadère désigné par l'usage. La même disposition est applicable au déchargement. — Les marchandises doivent être livrées par l'affréteur, sans frais, jusqu'au navire ; mais les autres frais de chargement sont supportés par le fréteur. Toutefois la convention des parties ou les usages locaux peuvent déroger à cette disposition. — L'affréteur peut substituer aux marchandises désignées dans la charte-partie d'autres marchandises de même nature et espèce, pourvu que cette substitution ne soit pas désavantageuse au fréteur ; il n'aurait pas cette faculté, si les marchandises étaient expressément spécifiées.— L'affréteur qui désignerait inexactement les marchandises ou chargerait des objets de contrebande ou prohibés, ou qui violerait, lors du chargement, les prescriptions relatives aux déclarations d'octroi et de douane ou les règlements de police, répondrait, vis-à-vis du fréteur et des autres chargeurs, du préjudice qu'il leur aurait ainsi causé. L'affréteur qui aurait agi de complicité avec le capitaine n'aurait aucun recours contre celui-ci ; mais il resterait responsable vis-à-vis des autres chargeurs, et il ne pourrait exciper de la confiscation des marchandises pour se refuser au paiement du fret. — Le capitaine est autorisé, si les marchandises de contrebande compromettent le navire ou le reste de la cargaison, et dans les cas pressants, à les jeter à la mer. — Celui qui déposerait des marchandises à bord, à l'insu du capi-

taine, serait, quant à ses obligations vis-à-vis des tiers, dans la même situation que celui qui aurait chargé des marchandises de contrebande et répondrait dans les mêmes limites du dommage ainsi causé. Le capitaine peut, soit faire mettre ces marchandises à terre, soit les faire jeter à la mer, lorsqu'elles compromettent la sûreté du navire ou du reste de la cargaison. S'il garde les marchandises à bord, il est en droit d'exiger le fret le plus élevé pour les voyages et les marchandises de même nature au port et à l'époque du chargement.

Il n'est pas permis au fréteur, sans la permission de l'affréteur, de transporter les marchandises sur un autre navire, à peine de répondre de tous dommages survenus aux effets transbordés, à moins qu'il ne prouve que le dommage serait également survenu si le transbordement n'avait pas eu lieu, et qu'il serait resté à la charge de l'affréteur. Cette disposition ne saurait s'appliquer aux transbordements qui ont lieu en cours de voyage par suite d'un sinistre.

Les marchandises ne peuvent, sans le consentement de l'affréteur, être chargées sur le pont ou suspendues aux flancs du navire; mais il peut y avoir exception, suivant les lois particulières de chaque État, pour les navires de petit cabotage (art. 557 à 567 du Code gén. allem.).

Quand le navire est affrété en totalité, le capitaine doit, dès qu'il est prêt à prendre charge et pour faire courir le délai de staries, mettre l'affréteur en demeure de charger; le fréteur doit même attendre le chargement, passé ce délai, si les parties ont fixé un délai de surestaries. Il n'est dû par l'affréteur, à moins de convention contraire, aucune indemnité pour le temps des staries; mais l'affréteur doit une indemnité pour les jours de surestaries. — La durée des staries est fixée par la loi, et à défaut, par les règlements ou les usages locaux; s'il n'y a pas d'usages constants, la durée en est déterminée par le juge, d'après les conditions et les circonstances du chargement. Quant aux surestaries, leur durée est de quinze jours, si la charte-partie ne contient aucune clause à cet égard. — Les surestaries courent de plein droit et sans mise en demeure, à l'expiration du délai fixé par le contrat pour le chargement; et si la charte-partie ne détermine pas

ce délai, les surestaries ne courent que du jour où l'affréteur est mis en demeure par le capitaine; celui-ci peut même notifier à l'affréteur, avant l'expiration du délai de staries, le jour où devront commencer les surestaries; une nouvelle mise en demeure n'est plus alors nécessaire pour faire courir les surestaries. — A l'expiration du temps fixé par le chargement ou des surestaries, le fréteur n'est pas obligé de se tenir plus longtemps à la disposition du chargeur; mais il doit lui notifier son intention à cet égard au moins trois jours francs avant l'expiration du délai de chargement on des surestaries; et s'il ne fait la notification qu'à l'échéance de ce terme, elle ne produit ses effets qu'après trois jours. — La mise en demeure n'est pas assujettie à des formes particulières; en cas de refus de l'affréteur d'en accuser réception, le fréteur peut la faire constater par acte public, aux frais de l'affréteur. — Les droits de surestaries sont fixés par le juge à dire d'experts, à défaut de convention, en tenant compte des loyers et frais d'entretien de l'équipage ainsi que du fret que le fréteur aurait pu gagner sans le retard.

Le temps des staries et des surestaries se compte non par jours ouvrables, mais par jours courants et consécutifs, en y comprenant les dimanches et jours fériés, ainsi que les jours où l'affréteur est empêché de livrer la cargaison; mais il y a lieu de déduire les jours où le mauvais état de la température ou tout autre cause fortuite forme un empêchement sérieux, soit à la livraison, soit à la réception de la cargaison. Cette disposition n'est applicable qu'à défaut de règlements ou d'usages locaux. — Les surestaries courent contre l'affréteur, quand le retard provient, de sa part, d'un empêchement de livrer la cargaison au capitaine; mais s'il s'agit, au contraire, d'un empêchement du capitaine de recevoir la cargaison, les surestaries ne peuvent courir contre l'affréteur. — Si le fréteur a stipulé que le chargement serait achevé à jour fixe, l'empêchement, de la part de l'affréteur, de livrer la cargaison, n'oblige pas le capitaine à attendre plus longtemps.

Lorsque les marchandises doivent être remises par un tiers, au port de chargement, et que ce tiers ne peut être découvert, malgré la publicité donnée à l'arrivée du navire, ou si ce tiers refuse la livraison, le fréteur doit en avertir l'affréteur dans le

plus bref délai ; mais il ne doit pas laisser courir les surestaries : il ne doit attendre que jusqu'à l'échéance du temps fixé pour le chargement, à moins qu'il ne reçoive, pendant le délai du chargement, des instructions contraires de l'affréteur ou de son représentant. Si un certain nombre de jours est fixé à la fois pour le chargement et le déchargement, la moitié de ce temps est comptée comme terme de chargement.

Le fréteur est tenu, sur la demande de l'affréteur, de commencer le voyage même avant d'avoir reçu tout le chargement stipulé. Toutefois il peut réclamer, outre le fret entier et les surestaries, s'il y a lieu, une caution pour garantir le paiement du fret, à défaut des marchandises sur lesquelles il puisse exercer son privilége. Les frais que peut occasionner l'état de chargement incomplet sont aussi à la charge de l'affréteur. — Le fréteur peut aussi, à l'expiration des délais fixés pour le chargement, et au cas où l'affréteur ne résilie pas le contrat dans les conditions admises par la loi, commencer le voyage, en exigeant caution pour le fret qui est dû en entier (art. 568 à 580 du Code gén. allem.).

L'affréteur peut, avant le commencement du voyage, résilier le contrat d'affrétement, en payant la moitié du fret. Le voyage est censé commencé si le capitaine a déjà reçu ses expéditions de l'affréteur, ou s'il a déjà pris chargement de tout ou partie de la cargaison et que les jours de planche soient expirés. Quand il y a eu ainsi commencement de chargement, l'affréteur qui résilie supporte les frais de charge et de décharge, ainsi que ceux de surestaries, s'il y a lieu. Si la durée du déchargement excède les jours de planche, l'affréteur doit les frais de surestaries, et même l'indemnité de contre-surestaries, s'il échet, sans que le fréteur puisse s'opposer au débarquement. — L'affréteur ne peut résilier le contrat ni demander le déchargement, en cours de voyage, sans payer le fret entier, la contribution aux avaries communes et tous autres frais à la charge de la cargaison ; les frais de déchargement sont alors à sa charge, et il doit indemnité pour le retard qui en résulte. Le fréteur n'est pas tenu de changer de route ni de faire relâche pour faciliter le débarquement (art 581 à 583 du Code gén. allem.).

Lorsque, le navire étant affrété pour l'aller et retour, l'affréteur

résilie avant le commencement du voyage de retour et avant que ce voyage soit réputé commencé comme nous venons de l'expliquer plus haut, l'affréteur doit seulement les deux tiers du fret. Mais si l'affrétement est fait pour une série de voyages et que l'affréteur notifie la résiliation seulement avant le départ du port de la dernière escale, le fret entier est dû, sous déduction d'une quotité proportionnelle à la partie du voyage non accomplie, et sous la condition qu'il ne soit pas impossible au fréteur de trouver un nouveau frétement au port où se fait la résiliation, et aussi sous la condition que l'inaccomplissement de la fin du voyage lui ait réellement épargné les loyers des matelots et autres frais ordinaires de la navigation. En aucun cas, la somme déduite ne peut excéder le demi-fret. Le juge prononce, si les parties ne peuvent s'accorder. — Le fret payable à titre d'indemnité par l'affréteur et sans que le voyage ait été accompli, reçoit le nom de *faux fret*. — Le nouveau fret que peut réaliser le capitaine, après que le premier contrat d'affrétement a été résilié ne peut jamais être déduit du faux fret. Notons aussi que le paiement du faux fret ne libère pas l'affréteur des surestaries, de la contribution aux avaries communes et des autres dettes pouvant grever la cargaison, attendu que le droit du fréteur au faux fret est indépendant de l'exécution du voyage désigné dans la charte-partie. — Si l'affréteur, à l'expiration du délai de chargement, n'a pas livré la cargaison, le fréteur a contre lui les mêmes droits que s'il avait résilié le contrat.

Les dispositions précédentes sur le contrat d'affrétement s'appliquent non-seulement à l'affrétement en totalité, mais aussi à l'affrétement d'une partie déterminée du navire ou d'un espace proportionnel, sous les modifications suivantes : — 1° Dans les cas où l'affréteur en totalité ne devrait qu'une partie du fret, l'affréteur partiel devra le fret entier, à moins que tous les affréteurs partiels ne soient d'accord pour résilier le contrat d'affrétement. Toutefois il y a lieu de déduire du fret entier le fret des marchandises que le fréteur a pu charger par suite de contrats passés avec de nouveaux chargeurs. — 2° Dans les cas prévus par les art. 582 et 583 précités, l'affréteur ne peut demander le déchargement s'il entraîne le retard du voyage ou un transbordement de la cargaison, à moins que les autres affréteurs n'y con-

sentent. De plus, l'affréteur est tenu de rembourser tous frais et dommages occasionnés par le déchargement. Toutefois les art. 582 et 583 redeviennent applicables si tous les chargeurs sont d'accord pour résilier (art. 584 à 588).

Si le navire est affrété à cueillette, chaque chargeur doit effectuer le chargement sans délai. En cas de retard, le fréteur n'est pas tenu d'attendre la livraison des marchandises; et alors même que le voyage serait entrepris sans ces marchandises, le fret entier n'en serait pas moins dû; mais il y aurait lieu de déduire le fret de celles que le fréteur aurait acceptées en remplacement. Le fréteur à cueillette qui veut faire valoir ses droits contre l'affréteur est tenu, sous peine de déchéance, de mettre l'affréteur en demeure, avant le départ. Une fois le chargement opéré, l'affréteur à cueillette ne peut pas user de la faculté que la loi accorde à l'affréteur en totalité de résilier le contrat, en payant le fret entier et en garantissant le paiement des autres frais à sa charge; les autres chargeurs ont le droit de s'y opposer à raison du retard que peut occasionner le déchargement.

Si le moment du départ n'a pas été fixé dans le contrat d'affrétement à cueillette, le tribunal détermine, sur la demande du chargeur, l'époque au delà de laquelle le départ ne pourra être ajourné (art. 589 à 591).

L'affréteur est tenu, quel que soit le mode d'affrétement, de remettre au capitaine, dans le délai du chargement, les papiers nécessaires à l'expédition des marchandises.

A défaut de règlements ou d'usages particuliers en vigueur au port de destination, les frais de débarquement sont supportés par le fréteur, et les autres frais de déchargement de bord à quai sont au compte du destinataire (art. 593 et 594 du Code gén. allem.).

Le déchargement a lieu, pour les navires affrétés en totalité, conformément aux dispositions qui suivent. Le capitaine doit annoncer au destinataire qu'il est prêt à décharger, et le délai de déchargement court du lendemain ; l'avis est donné dans la forme usitée au port de décharge, si le destinataire est inconnu. Le capitaine n'est pas tenu d'attendre, pour la délivrance des marchandises, au delà du délai de déchargement, à moins que

la charte-partie ne stipule des surestaries. Les indemnités de surestaries sont déterminées comme nous l'avons vu plus haut, en traitant du délai de déchargement (voir p. 418). La durée du déchargement est fixée par l'usage, à défaut de convention ; elle l'est par le juge, à défaut d'usage. Les surestaries sont de quinze jours, s'il n'y a pas d'autre convention ; elles sont censées stipulées sans limitation de durée, si le contrat n'a parlé que des droits de staries. Lorsque la durée du déchargement a été stipulée, les surestaries courent de plein droit à l'expiration du temps du déchargement. A défaut de stipulation quant à la durée du déchargement, il faut une mise en demeure dans la même forme que pour le chargement (voir *suprà* p. 418). Les jours de surestaries s'entendent de jours courants, de la même manière que pour le chargement (voir *suprà* p. 418). — Quand il y a un délai fixe pour le déchargement, les empêchements que le chargeur a pu souffrir dans le transport du lieu de débarquement à terre, n'emportent pas prolongation du délai de déchargement. Quand le destinataire se déclare prêt à recevoir les marchandises, mais qu'il tarde à le faire au delà du temps convenu ou fixé par l'usage, le capitaine peut requérir judiciairement le dépôt des marchandises. Il requiert aussi le dépôt et en avise l'affréteur, s'il y a refus du destinataire de recevoir les marchandises, s'il ne se présente pas sur l'avis qui lui est donné ou s'il est resté inconnu. — L'indemnité de contre-surestaries peut être due, à l'expiration des surestaries, de la même manière que pour le chargement.

Les règles relatives au déchargement, établies pour l'affrétement en totalité, sont aussi applicables au cas où le navire a été affrété pour un espace déterminé ou pour une partie proportionnelle (art. 591 à 604).

Dans le cas où le navire est affrété à cueillette, le capitaine avise les destinataires des chargeurs dans la forme usitée au port de décharge, et ceux-ci doivent prendre livraison sans délai.

L'affréteur en totalité ou l'affréteur d'une certaine partie du navire, qui a consenti des sous-affrétements à cueillette, reste soumis aux obligations qui lui sont imposées par les art. 595 à 603 précités (art. 605 et 606).

Le fréteur est tenu du dommage survenu aux marchandises

par perte ou avarie, du jour du chargement jusqu'à celui du déchargement, s'il ne prouve que les avaries ou la perte sont dues à un cas fortuit ou au vice propre des marchandises, tel que la détoriation naturelle, la diminution et le coulage causés par l'agitation des flots, le mauvais conditionnement de l'enveloppe, etc. Les pertes et avaries dues à l'état défectueux du navire sont réputées provenir de force majeure, si le vice échappait à l'examen le plus attentif. — Le fréteur ne répond des objets précieux, du numéraire et des titres chargés à bord que si la nature et la valeur de ces objets lui ont été déclarés lors du chargement (art. 607 et 608).

Le destinataire a le droit, ainsi que le capitaine, de faire procéder, au moment du déchargement des marchandises et avant leur délivrance, à leur vérification, pour constater leur état ou leur qualité ; cette vérification est faite par l'autorité compétente ou par des experts nommés par le tribunal. La partie contre qui la réclamation peut être exercée à raison du dommage, doit concourir à cette vérification, si elle est présente sur les lieux. — Si la vérification n'a pas eu lieu avant la réception des marchandises, le réceptionnaire doit la réquérir et y faire procéder dans les vingt-quatre heures du jour de la réception ; faute de quoi il est déchu de tous ses droits et recours pour le fait d'avarie ou de perte partielle, sans qu'il y ait à distinguer si l'avarie ou la perte était ou non apparente. Toutefois cette disposition ne s'applique pas aux pertes et avaries qui sont le résultat d'un dol de la part d'une des personnes de l'équipage. — Les frais de l'expertise sont supportés par celui qui l'a provoquée. Mais si l'expertise provoquée par le réceptionnaire a fait constater une perte ou une avarie qui doivent être supportées par le fréteur, les frais sont à la charge de ce dernier (art. 609 à 611).

Le fréteur responsable de la perte des marchandises en doit la valeur sur le prix qu'auraient eu des marchandises de même espèce et qualité au commencement du déchargement du navire, ou à défaut de déchargement à l'arrivée du navire, au lieu de destination. S'il n'y a pas de cours établi, le prix est fixé par experts ; il y a lieu de déduire de ce prix ce que la perte des marchandises a épargné au destinataire en fret, droits de douane et frais

divers. Si le navire n'atteint pas le lieu de destination, l'estimation se fait au cours du lieu où finit le voyage, ou si le voyage finit par la perte du navire, au cours du lieu où la cargaison a été sauvée et mise en sûreté. — L'estimation se fait suivant les mêmes règles pour les marchandises vendues ou engagées en cours de voyage pour les besoins du navire. En cas de vente des marchandises, si le prix qu'elles ont produit excède le prix d'estimation, c'est le produit de la vente qui est accepté comme taux de la valeur à rembourser. — Lorsque les marchandises sont seulement avariées, le fréteur n'est tenu de rembourser que la diminution de valeur ; cette diminution se détermine par la différence entre la valeur vénale des marchandises avariées à fixer par experts, et le prix d'estimation, déduction faite des frais de douane et autres frais épargnés au destinataire, par suite de l'avarie (art. 612 à 614).

Le destinataire s'oblige, par le fait même de la réception des marchandises, au paiement du fret et de tous les frais accessoires, ainsi que des droits de staries, s'il y a lieu; au remboursement des droits de douane et autres avances ; et généralement à l'exécution de tous autres engagements qui lui incombent. Ces paiements faits et ces engagements remplis, le fréteur doit faire la délivrance des marchandises. Si ces marchandises sont grevées de contributions à des avaries communes, de frais de sauvetage ou de secours, d'emprunts à la grosse ou d'une quote part de ces obligations, le fréteur ne doit pas en faire la délivrance, avant d'avoir obtenu le paiement ou caution suffisante. — Lors même que l'emprunt à la grosse aurait été fait pour le compte de l'armateur, le réceptionnaire ne doit pas moins contribuer au remboursement de l'emprunt à la grosse auquel les marchandises ont été affectées, sans préjudice de l'obligation du fréteur de pourvoir à la libération de cette dette, avant que les marchandises soient livrées. — Le droit de gage qui appartient au fréteur sur les marchandises, à raison des créances que nous venons d'indiquer, subsiste tant que les marchandises sont retenues par lui ou qu'elles sont en dépôt ; il subsiste encore, même après la livraison, pourvu que le fréteur ait intenté une demande en justice dans les trente jours, à compter de l'achèvement de la li-

vraison. Le droit de gage est éteint si, avant qu'il ait été invoqué en justice, les marchandises ont passé entre les mains d'un tiers qui ne les détient pas comme dépositaire du destinataire. — Le fréteur n'est pas tenu d'accepter les marchandises saines ou avariées en paiement du fret. Toutefois si des liquides ont coulé en totalité ou en majeure partie pendant le voyage, ils peuvent être abandonnés au fréteur en paiement du fret et des autres créances. La clause « franc de coulage » n'exclut pas ce droit; mais il s'éteint du moment que les liquides sont entrés dans les magasins du réceptionnaire ou qu'ils ont été mis en dépôt pour son compte. — Si le fret a été stipulé à forfait, et que quelques-uns seulement des fûts aient coulé en totalité ou en majeure partie, il peut en être fait abandon en paiement d'une part proportionnelle du fret et des autres dettes accessoires (art. 615 à 617 et 624).

Le fret est dû pour les marchandises qui ont péri par leur vice propre, ainsi que pour les animaux morts en route; mais il n'est pas dû pour les choses qui ont péri par cas fortuit.

Lorsque le taux du fret n'a pas été stipulé, le fret dû au lieu et à l'époque du chargement. — Le fret doit être payé sur les bases convenues au moment de la livraison des marchandises à bord, indépendamment des stipulations du contrat d'affrétement. — Si le fret a été stipulé payable à la mesure, au poids ou à la quantité, on doit, pour le fixer, admettre la mesure, le poids ou la quantité constatée lors du déchargement, et non les vérifications faites lors du chargement. — A moins de convention expresse, il ne peut être demandé, en dehors du fret, ni chapeau, ni prime, ni autres bénéfices gratuits. — S'il n'y a convention contraire, les frais ordinaires et extraordinaires de la navigation, tels que ceux de lamanage, droits de port et de phare, les frais de remorque et de pilotage, percement de glaces et autres, sont à la charge exclusive du fréteur.

Le fret stipulé à temps commence à courir, sauf stipulation contraire, du lendemain du jour où le capitaine a annoncé être prêt à prendre charge; et si le chargement doit être pris dans un autre port, du lendemain du jour où le capitaine a déclaré être prêt à commencer le voyage. Si cette déclaration n'a pas été

faite la veille du départ, le fret court du jour où le voyage a réellement commencé. — S'il a été stipulé des surestaries, le fret à temps court, en tout cas, du jour où le voyage commence. — Le fret à temps finit le jour où le déchargement est achevé. — Si le voyage est retardé ou interrompu sans la faute du fréteur, le fret à temps est dû pendant le retard ou l'interruption (art. 618 à 622).

En cas de contestation sur le fret dû, le capitaine est tenu, lorsque le destinataire a fait le dépôt judiciaire de la somme en litige, de livrer les marchandises; le capitaine peut, de son côté, toucher la somme déposée, à la condition de fournir caution. — Tant que le privilége du fréteur n'est pas éteint, le tribunal peut, sur sa demande, ordonner la vente publique de tout ou partie des marchandises pour assurer le paiement du fret; le fréteur exerce ce droit par préférence aux autres créanciers et à la masse du propriétaire des marchandises, s'il est en faillite. Toutefois le tribunal doit, avant qu'il soit procédé à la vente, entendre les intéressés, s'ils sont présents sur les lieux. — Le fréteur qui a remis les marchandises au destinataire sans recevoir le fret et qui a perdu son privilége, ne peut, à raison de ses créances contre le destinataire, exercer de recours contre l'affréteur, s'il ne prouve que le préjudice qu'il éprouve ainsi a profité à l'affréteur. Cependant le fréteur qui n'a pas été entièrement couvert du montant du fret par la vente des marchandises, a un recours contre l'affréteur pour le reliquat de sa créance. — S'il y a eu refus du destinataire de recevoir les marchandises, l'affréteur doit au fréteur le paiement du fret et des autres créances résultant de l'affrétement. — Les règles relatives à la délivrance des marchandises et aux formes du paiement du fret s'appliquent à l'affréteur lui-même ou à son correspondant aussi bien qu'au destinataire (art. 623 à 629).

Le contrat d'affrétement devient nul, de plein droit, sans qu'il y ait lieu pour l'une des parties de réclamer aucune indemnité, si le navire périt par cas fortuit; s'il est déclaré innavigable ou si les frais de radoub excèdent sa valeur, et il est alors vendu publiquement; s'il est pris par des pirates; s'il est capturé ou arrêté et déclaré de bonne prise; si les marchandises se perdent, par cas fortuit, pourvu qu'elles soient spécifiées quant à leur nombre, poids ou mesure dans la charte-partie, et non par seulement indi-

quées quant à leur nature ; si les marchandises non désignées nominativement au contrat d'affrétement se perdent après l'embarquement ou la réception par le capitaine pour être mises à bord, à moins que la perte n'ait eu lieu pendant les jours de planche : l'affréteur a la faculté, dans ce cas, de charger d'autres marchandises en supportant les frais du retard que peut occasionner cette substitution.

Le contrat d'affrétement peut être résilié, sans indemnité, sur la demande de l'une des parties : Si avant le commencement du voyage, le navire est frappé d'embargo ou arrêté ; s'il y a interdiction de commerce avec le port de destination ; si le port de charge ou celui de destination est bloqué ; s'il y a prohibition de l'exportation des marchandises du port de charge ou de l'importation au port de destination ; si le départ du navire, le voyage ou l'expédition des marchandises sont empêchés par ordre de puissance ; mais l'arrêt ou l'empêchement ne sont une cause de résiliation que lorsqu'ils ne doivent pas être de courte durée. — Lorsque l'un de ces événements est survenu, la résiliation ne peut être demandée que si l'empêchement n'a pas été levé dans un délai de trois ou cinq mois, selon que le navire se trouve dans un port européen ou hors d'Europe. Le délai court du jour où la nouvelle de l'empêchement est parvenue au capitaine, s'il a appris l'empêchement pendant son séjour dans un port ; en cas contraire, le délai court du jour où le capitaine, après en avoir eu connaissance, arrive dans un port de relâche. A défaut de convention particulière, les marchandises sont débarquées au lieu de relâche. — Même s'il y a résiliation, l'affréteur doit le fret de distance pour la partie du voyage déjà accomplie. Si le navire a dû retourner au port de départ ou dans un autre port qui l'éloignait de sa destination, le fret dû pour la distance parcourue n'en est pas moins calculé du point le plus rapproché de la destination que le navire n'a pu atteindre.

Si le navire, après avoir pris charge, se trouve retenu au port de départ, ou s'il est forcé, pendant le voyage, de débarquer dans un port intermédiaire, les frais de séjour sont répartis comme avarie commune, que le contrat d'affrétement soit plus tard résilié ou non.

Si l'empêchement ne frappe qu'une partie de la cargaison, le contrat est résilié vis-à-vis du chargeur de ces marchandises seulement; et ce chargeur ne peut substituer d'autres marchandises à son premier chargement qu'autant qu'il n'en résulte pas de préjudice pour le fréteur; s'il résilie, il doit acquitter le demi-fret et tous autres frais à sa charge. La substitution doit se faire dans les conditions que nous avons indiquées plus haut (voir p. 416). L'affréteur doit déclarer expressément s'il opte pour la résiliation ou la substitution; car, à défaut de déclaration, il serait tenu du fret entier. En tout cas, il doit retirer du navire la partie de la cargaison qui ne peut être transportée sans compromettre la sûreté du navire.— Si l'événement survient après le voyage commencé, l'affréteur doit le fret entier pour la partie compromise de la cargaison, alors même que le capitaine doit décharger des marchandises dans un port de relâche et continuer ensuite son voyage.

Le simple retard dans le voyage par force majeure ou cas fortuit ne modifie point, en règle générale, les droits et obligations résultant du contrat d'affrétement, à moins que ce retard n'empêche absolument de remplir le but de ce contrat. Néanmoins il reste toujours permis à l'affréteur, lorsqu'il est difficile de prévoir quand cessera l'empêchement, de faire décharger à ses frais et risques ses marchandises embarquées, en donnant caution pour le rechargement en temps utile; si le rechargement n'a pas lieu, il doit le fret entier. En tout cas, il doit indemniser du dommage causé par le déchargement. — Si le retard est causé par un ordre de puissance et que l'affrétement soit fait à temps, il n'est pas dû de fret pendant la durée de ce retard.

Bien que le contrat d'affrétement prenne fin par la perte du navire par cas fortuit, après le voyage commencé, l'affréteur doit le fret pour les marchandises sauvées, en proportion du chemin parcouru; ce fret n'est dû que jusqu'à concurrence de la valeur des effets sauvés. Pour calculer ce fret, on tient compte non-seulement de la proportion entre le chemin parcouru et celui qui reste à faire, mais aussi des dangers et des frais ou contributions qui ont été subies pendant la partie achevée du voyage, en les ajoutant dans la même proportion pour la partie non achevée du voyage; le juge statue à cet égard, si les parties ne peuvent s'accorder.

Malgré la dissolution du contrat d'affrétement, le capitaine doit continuer de veiller au salut de la cargaison, en l'absence des intéressés. Ainsi il doit prendre toutes mesures urgentes, s'il ne peut requérir les instructions des chargeurs, notamment affréter un autre navire pour continuer le voyage, dans le cas où le sien est perdu ou hors d'état de naviguer; il peut même, pour les besoins de l'expédition, soit vendre partie de la cargaison, soit l'engager en partie ou même en totalité. Toutefois le capitaine n'est pas tenu de remettre les marchandises au capitaine transbordeur, avant que le fret pour la distance parcourue et tous autres frais lui aient été payés ou garantis par caution (art. 630 à 639).

S'il y a nécessité de radoub, en cours de voyage, l'affréteur peut, à son choix, retirer ses marchandises du navire, à la condition d'acquitter le fret et toutes autres créances grevant les marchandises. Lorsque le fret est stipulé à temps, il n'est pas dû pendant la durée des réparations.

Dans les cas où, le contrat d'affrétement étant annulé par force majeure, il y a lieu de décharger les marchandises, les frais de débarquement du navire sont supportés par l'affréteur, et les autres frais de déchargement par le fréteur. Mais si le contrat n'est résolu que pour partie de la cargaison, tous les frais de déchargement sont au compte de l'affréteur. Lorsque le déchargement a nécessité une relâche, les frais de port sont également supportés par l'affréteur.

Si le navire doit prendre charge dans un autre port que celui de l'affrétement et que la rupture du voyage par force majeure ne se produise qu'à l'arrivée du navire au port de chargement, l'indemnité qui peut être due au fréteur à raison de ce voyage sur lest se calcule sur la base du fret de distance, suivant la règle que nous venons d'indiquer plus haut.

Lorsque le navire a été affrété non en totalité, mais pour un espace déterminé ou une part proportionnelle, ou dans le cas d'affrétement à cueillette, les dispositions de la loi relatives à la rupture forcée du voyage reçoivent leur application sous les modifications suivantes : — Chacune des parties peut résilier le contrat dès que l'empêchement se produit et sans égard à sa durée ; —

L'affréteur dont le chargement est seul frappé par l'empêchement n'a pas le droit de résilier le contrat, vu le retard préjudiciable qui en résulterait pour les autres chargeurs ; — Lorsque l'empêchement qui frappe le navire et les marchandises n'est que temporaire, l'affréteur ne peut décharger provisoirement ses marchandises que si les autres chargeurs y consentent ; — Lorsqu'il y a nécessité de radoub, l'affréteur ne peut, sans le consentement des autres chargeurs, retirer ses marchandises, en acquittant le fret entier et les autres créances, qu'autant que la cargaison a été déchargée et emmagasinée (art 640 à 643).

L'armateur et le capitaine sont tenus, vis-à-vis du sous-affréteur, des obligations résultant du sous-affrétement, dans les mêmes limites qu'ils sont tenus, vis-à-vis de l'affréteur, par le contrat d'affrétement, toutes les fois que le capitaine a reçu les marchandises du sous-affréteur et signé les connaissements remis par lui (art. 664).

Les règles particulières au transport maritime des passagers sont contenues dans les art. 665 à 679 du Code général allemand. — Le passager ne peut céder son droit de passage ; il doit le prix du passage entier, s'il ne se rend pas à bord en temps utile. S'il résilie le contrat, s'il meurt ou s'il est empêché de s'embarquer par un fait de force majeure qui lui soit personnel, il doit néanmoins la moitié du prix de passage, quand le voyage n'est pas commencé ; en cas contraire, il doit le prix du passage entier. — Le contrat est résilié, lorsque le navire vient à périr par cas fortuit ; lorsque l'état de guerre expose le navire à être capturé ou que le voyage est suspendu par ordre de puissance. — Il y a lieu à résiliation, sur la demande du fréteur, quand le navire étant plus particulièrement affecté au transport des marchandises, le fréteur est mis, par force majeure, dans l'impossibilité de faire ce transport. — Dans les divers cas qui ne permettent pas de mettre à la voile, aucune des parties ne doit d'indemnité à l'autre. Toutefois, lorsque la résiliation a lieu en cours de voyage, le passager doit le prix du passage en raison de la distance parcourue, et la proportion est calculée comme pour le fret des marchandises transportées (voir *suprà* p. 419). — S'il y a nécessité de radoub, le passager qui ne veut pas attendre la

fin des réparations doit le prix du passage entier ; mais s'il consent à attendre, le fréteur lui doit le logement gratuit jusqu'à ce que le voyage soit repris, et de plus la nourriture, si elle est comprise dans le prix du passage. Il est loisible au fréteur d'expédier, dans ce cas, les passagers par un autre navire ; et le passager qui s'y refuse ne peut prétendre aucune indemnité de logement ni de nourriture pendant la durée des travaux.

Le passager ne doit pas de fret particulier pour les effets à son usage personnel. — Il y a lieu à réduction du prix de passage, en cas de perte des effets du passager, ou en cas de détérioration qui ne provient pas du vice propre de la chose ou du défaut d'emballage. Les effets précieux, l'argent et les valeurs doivent être déclarés au capitaine ; sinon il est déchargé de toute responsabilité, en cas de perte. La vérification des avaries se fait au port de destination, dans les mêmes formes que pour les marchandises (voir *suprà* p. 423). Le passager qui chargerait des objets de contrebande répondrait, vis-à-vis du fréteur et des autres chargeurs ou passagers, du préjudice qu'il leur causerait par ce fait. Le capitaine peut faire déposer ces objets à terre ou même les jeter à la mer, s'ils compromettent la sûreté du navire ; il est aussi en droit, s'il garde ces effets à bord, de leur faire payer le fret le plus élevé pour les marchandises de même nature, au port et à l'époque du chargement. — Le fréteur a un droit de gage sur les effets du passager, pour le paiement du prix de passage ; mais ce privilége ne subsiste qu'autant que le capitaine retient les effets ou qu'il en a fait ordonner le dépôt.

Les dispositions de la loi relatives au fret sont aussi applicables au prix de passage, sous les modifications que nous venons d'indiquer.

L'émigration a été, dans les divers États allemands, l'objet de nombreux règlements, concernant leur transport et les entreprises d'émigration. Les villes anséatiques offrent, à cet égard, une législation complète. A Hambourg et à Brême, une commission sénatoriale veille à l'exécution des lois et des contrats, et statue sur les contestations entre les agences et les émigrants.

Autriche. — La législation autrichienne est muette, en ce qui concerne le contrat d'affrétement ; on observe à cet égard le droit

commun, à peu près tel qu'il est développé dans Poehls et dans les anciens auteurs qui ont écrit sur le droit maritime.

L'édit de 1774 contient cependant, relativement au pouvoir du capitaine de contracter les affrétements et à ses obligations vis-à-vis des chargeurs, quelques dispositions que nous avons déjà citées (voir *suprà*, p. 208 à 210).

Angleterre. — On distingue, en droit anglais, deux sortes de contrats d'affrétement, qui se présentent avec des caractères bien tranchés : 1° le contrat d'affrétement proprement dit, qui comprend soit la totalité, soit une partie déterminée du navire ; et 2° le contrat pour transport de marchandises (*In a general ship*), qui n'est qu'un louage de service pour le transport à une certaine destination, et qui correspond assez bien à l'affrétement à cueillette. — L'affrétement total ou partiel peut faire seul l'objet d'une charte-partie ; tandis que le simple affrétement à cueillette est fait suivant les conditions exprimées dans des annonces que publient les journaux ou dans des circulaires imprimées, ces conditions ainsi connues des parties faisant loi entre elles. En l'absence de conventions écrites, les usages règlent les rapports des parties.

L'affrétement total ou partiel est fait au voyage, au mois, au tonneau, au poids ou de toute autre manière, et les conditions du chargement sont déterminées par l'usage du port, à défaut de conventions.—La charte-partie qui intervient dans cette sorte d'affrétement doit être rédigée par écrit, sans que la loi prescrive aucune formalité spéciale ; le frétement peut être ainsi fait par le propriétaire du navire ou son fondé de pouvoirs, lorsqu'il se trouve sur les lieux ; et à l'étranger, par le capitaine. Mais quand l'acte d'affrétement est passé par le capitaine, on distingue si cet acte est fait sous seing privé ou dans la forme authentique : dans ce dernier cas, le capitaine doit justifier d'un pouvoir spécial et régulier. — La charte-partie stipule presque toujours une clause pénale, en cas d'inexécution des conventions, afin que l'action puisse avoir un objet, suivant les lois sur la procédure particulière à l'Angleterre. — Les stipulations ainsi arrêtées s'exécutent rigoureusement sans qu'on puisse y ajouter par l'interprétation. Ainsi lorsque le capitaine est tenu en vertu de la clause *to report*

the ship de s'adresser à un courtier maritime qui lui sera désigné pour la déclaration en douane, il ne peut être contraint, si la personne désignée n'est pas un courtier, de faire la consignation des marchandises entre ses mains. — Cependant la déclaration de contenance du navire, exprimée dans la charte-partie, n'est jamais considérée comme étant d'une exactitude absolue ; le juge décide si la différence entre la capacité réelle et la capacité déclarée est assez considérable pour entraîner la résolution du contrat. Ainsi il a été jugé, à l'égard d'un affréteur qui s'était obligé à charger complétement un navire, qu'il était tenu de remplir la capacité réelle, lorsque cette capacité réelle était inférieure à la capacité déclarée.

A défaut de stipulation quant au prix du fret, il est payé au taux déterminé par l'usage du commerce ou des lieux ; il n'est dû qu'à l'arrivée des marchandises à destination, et le transport à destination est la condition indispensable du paiement. Ainsi le capitaine n'a pas droit au fret, si le navire périt dans un naufrage, s'il est pris ou pillé par des pirates ; il n'y a d'exception, comme nous le verrons ci-après, que pour le fret des marchandises jetées à la mer.

Le fréteur qui n'exécute pas le contrat doit à l'affréteur une indemnité qui est fixée par le juge. Si l'inexécution est le fait de l'affréteur, qui n'a pas chargé au temps convenu, alors que le navire était à sa disposition, il doit le fret entier, et non pas seulement le demi-fret, comme le prescrit le droit commun. — L'affréteur est maître de débarquer ses marchandises, en cours de voyage ; mais il le fait à ses frais et risques, et doit le fret entier. Toutefois il a été jugé que si le déchargement était justifié par certaines fautes ou négligences du capitaine, les obligations de l'affréteur dérivant du contrat pouvaient être modifiées.

Les jours de staries sont déterminés par l'usage ; ils sont comptés non par jours ouvrables, mais par jours courants, en y comprenant même les dimanches et les jours où la douane n'est pas ouverte. Les jours de planche commencent à courir du jour où le navire est entré dans le port et s'est tenu à la disposition de l'affréteur pour prendre charge. — Si aucune stipulation ne règle l'indemnité due pour les jours de surestaries, l'affréteur en doit

compte, suivant l'usage du port ; il ne peut en être libéré, même s'il est empêché de charger par un fait de force majeure, à moins que l'empêchement ne vienne de l'état même du navire, par exemple de la prise par l'ennemi ou d'un accident de mer.

Les surestaries courent-elles de plein droit et sans qu'il y ait eu, de la part du fréteur ou du capitaine, un acte de protestation ? La loi anglaise ne prescrit pas l'acte de protestation, de telle sorte que le destinataire doit acquitter les surestaries dues au port de chargement, sans exiger cette justification et par cela seul que les parties s'en réfèrent au connaissement pour régler les conditions de l'affrétement. Toutefois le destinataire conserve son recours contre le chargeur. — Le temps des surestaries, comme celui des staries, est déterminé par l'usage, à défaut de convention.

L'affréteur qui ne fournit pas le plein chargement stipulé par la charte-partie doit néanmoins le fret du vide pour plein. La loi ne prescrit rien à l'égard du droit accordé au fréteur par les autres législations d'exiger de l'affréteur qu'il fournisse caution, pour assurer le paiement du fret qui ne se trouve pas garanti par le chargement : le fréteur n'a ainsi contre l'affréteur qui ne livre pas un plein chargement qu'une action personnelle, à raison de la quotité du fret qui n'est pas couverte par celui des marchandises chargées. Mais le capitaine est en droit d'affréter à d'autres chargeurs les parties du navire restées vides, et de faire entrer le fret de ce nouveau chargement en déduction du fret dû par l'affréteur principal ; l'excédant de fret profiterait à ce dernier. — Cette disposition ne s'applique pas, bien entendu, à l'affrétement à cueillette.

Si des marchandises ont été chargées à l'insu du capitaine, celui-ci a le droit soit de la décharger et de la laisser sur le quai, soit d'exiger le fret le plus élevé qui puisse être exigé au même port, pour le même voyage et les mêmes marchandises.

Examinons maintenant les diverses causes de résiliation du contrat d'affrétement.

Quand un navire vient à être déclaré innavigable en cours de voyage, on présume, si aucun accident de force majeure ne peut être prouvé, que le navire était déjà hors d'état de naviguer

avant son départ : le capitaine perd alors son fret sans préjudice de dommages-intérêts envers l'affréteur. — Mais les réparations nécessitées par la fortune de mer ne sont pas une cause de résiliation. Si le navire n'est pas susceptible d'être radoubé pour continuer le voyage, le capitaine peut en louer un autre pour assurer le transport à destination, et l'affréteur doit alors le fret entier ; il ne devrait que le fret proportionnel à la distance parcourue, si le capitaine, ne pouvant se procurer un autre navire, était obligé de décharger les marchandises.

Le contrat d'affrétement est résolu de plein droit par la déclaration de guerre entre le pays auquel appartient le navire et celui dans lequel il doit transporter ses marchandises. L'embargo qui n'entraînerait qu'une interruption momentanée du voyage ne serait pas une cause de résiliation. — La prohibition de l'exportation des marchandises chargées rompt le contrat d'affrétement ; mais le chargeur imprudent reste débiteur du fret et supporte seul la responsabilité du dommage qu'il peut causer ainsi aux autres chargeurs. — Enfin le blocus du port de départ ou celui de destination est une cause de résiliation.

Le fret est dû pour les marchandises que le capitaine a dû vendre pendant le voyage pour subvenir au radoub du navire ou à son approvisionnement ; mais le prix de ces marchandises est remboursé à l'affréteur, au taux du cours des mêmes marchandises au lieu de la décharge. Cette obligation du fréteur subsisterait même si le navire venait à périr ultérieurement.

Le contrat d'affrétement est rompu par suite de l'interdiction de commerce avec le port de destination ; et la quotité de fret, qui peut être, dans ce cas, laissée à la charge de l'affréteur, est déterminée suivant un règlement équitable, abandonné à l'appréciation du jury. Mais si le voyage a été seulement interrompu, et qu'il ait été ensuite continué et achevé, le fret entier est dû.

Le fret est dû pour les marchandises jetées à la mer pour le salut du navire ; mais il est tenu compte de leur valeur à l'affréteur par tous les autres intéressés au navire et à la cargaison ; le fret contribue également à l'avarie commune. Toutefois, si le navire périt après le jet à la mer, il n'y a pas lieu d'indemniser le propriétaire des marchandises jetées, puisque le sacrifice n'a

pu procurer le salut qu'on en attendait. Le droit anglais n'admet aucune contribution entre les chargeurs à raison du rachat ou de la rançon du navire ou des marchandises prises ou pillées soit par l'ennemi, soit par les pirates.

Les marchandises sont affectées comme gage au paiement du fret, et ne doivent être délivrées que contre remise du connaissement. En outre, si ces marchandises sont grevées de contribution pour avarie commune, le capitaine qui délivrerait les marchandises sans faire de réserves, perdrait son recours contre le destinataire aussi bien que contre le chargeur. Néanmoins il est quelquefois stipulé que le fret ne sera payé qu'à échéances déterminées ; il reste alors dû même après la livraison des marchandises, mais sans affectation de gage. Il a été jugé, dans ce cas particulier, que le fréteur pouvait encore user du droit de rétention, quand le chargeur qui avait terme pour payer le fret tombait en faillite pendant le voyage.

Le privilége du fréteur sur les marchandises pour le fret n'est limité par aucune prescription particulière ; il s'exerce jusqu'à parfait paiement dans les délais ordinaires de la prescription.

Lorsque le fret est payable au tonneau, au poids ou à la mesure, on calcule le fret d'après les quantités énoncées au connaissement : tel est l'usage constant en Angleterre. — Si la charte-partie stipule un prix pour le fret et que le connaissement en stipule un autre, on admet que le prix énoncé dans la charte-partie fait loi entre le fréteur et le chargeur, et celui porté au connaissement, entre le fréteur et le destinataire. — Si, à l'arrivée du navire à destination, le connaissement n'est pas présenté, le capitaine a le droit, après un délai raisonnable, de consigner les marchandises en dépôt entre les mains d'un tiers, aux frais de l'intéressé, jusqu'à ce que le connaissement soit produit.

D'après l'usage de *Liverpool*, celui qui a acheté des marchandises, sous la condition qu'il vérifierait leur état au déchargement et les agréerait, a le droit, s'il a payé par avance et qu'il se croie en droit de refuser les marchandises, de les faire vendre aux enchères pour compte de qui il appartiendra, en faisant préalablement constater la mauvaise qualité ou le défaut de conformité avec l'échantillon, et en donnant avis au vendeur.

Le destinataire n'aurait pas le droit de faire abandon des marchandises diminuées ou détériorées, en paiement du fret. — L'indemnité qui peut être due par le capitaine, à raison de la diminution ou de la détérioration causée par son fait ou sa négligence, est l'objet d'une action distincte de celle à laquelle peut donner lieu l'exécution du contrat d'affrétement, et par suite le paiement du fret. Rappelons ici que le navire est affecté, au profit de l'affréteur, comme gage de l'exécution des obligations dont le fréteur ou son capitaine est tenu envers lui.

Le fret est payable dans la monnaie stipulée au contrat.

Nous avons vu, au chapitre du *Capitaine*, quelques-unes des règles applicables au transport des passagers (Voir *suprà*, p. 211). L'émigration a été l'objet, en 1852 et 1853, de deux actes du Parlement ; leur réglementation minutieuse ne saurait entrer dans le plan de notre ouvrage.

Danemark. — Le contrat d'affrétement est rédigé par écrit.

Si le capitaine n'est pas prêt à mettre à la voile au jour fixé par la charte-partie, il est tenu d'indemniser l'affréteur du préjudice que lui fait éprouver le retard, à moins que ce retard ne soit dû à un obstacle de force majeure ; les dommages-intérêts sont fixés par experts. — Les mêmes principes s'appliquent à l'affréteur qui manque à l'exécution de son engagement ou qui ne fait pas le chargement dans le délai ou dans les conditions fixées soit par la charte-partie, soit par l'usage. Cependant l'affréteur qui renonce à faire le chargement ne doit que la moitié du fret.

Lorsque le navire est affrété à cueillette, et que l'un des chargeurs n'envoie pas ses marchandises à l'époque convenue, le capitaine peut mettre à la voile, après avoir protesté contre le retardataire et fait constater que la place louée était vide ; il a alors droit d'exiger que le fret entier lui soit payé. Le chargeur doit également le fret entier s'il fait décharger les marchandises, et que le capitaine ne trouve pas un nouvel affrétement pour un fret équivalent. Mais si tous les chargeurs étaient d'accord pour décharger leurs marchandises, il ne serait dû par eux que la moitié du fret et la moitié des loyers de l'équipage.

Ces dispositions contenues dans les art. 1 à 5 du chap. II du Code danois de 1683, doivent être complétées par le droit com-

mun, dans le silence de la loi sur les autres questions relatives à l'affrétement.

Suède. — Les règles relatives au contrat d'affrétement sont contenues dans les art. 73 à 125 du Code de commerce suédois.

Le contrat d'affrétement se conclut dans la forme qui convient aux parties contractantes : il est rédigé par écrit, si l'une des deux parties l'exige. — L'armateur, en ce qui concerne les dommages et intérêts qui pourraient être dus par suite de la non-exécution du traité, ou d'une exécution incomplète et défectueuse, n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire et de la cargaison ; à moins qu'il ne soit lui-même la cause que le traité n'a pas été exécuté ou ne l'a été que dans de mauvaises conditions.

Lorsqu'un navire est frété en totalité, on considère toujours comme n'étant pas compris dans le traité : le pont, la cabine, le lieu où l'on dépose les cordages et les voiles, le gaillard d'avant et d'arrière et, au-dessous du pont, l'emplacement nécessaire pour les vivres, l'eau et le combustible.

Si, dans le contrat d'affrétement, on attribue au navire une contenance plus grande que celle qui a été officiellement constatée, et si, par suite de cette inexactitude, le navire ne peut contenir la quantité de marchandises spécifiée par le traité, l'affréteur a droit à une indemnité, comme compensation des frais qui en résultent et des dommages à lui causés. Si, cependant, la différence entre la contenance déclarée et la contenance réelle ne dépasse pas le *vingtième* de cette dernière, il n'y a pas lieu à indemnité. — Le jaugeage des navires par des officiers spéciaux fait l'objet d'une ordonnance particulière.

Que l'affrétement soit fait pour la totalité ou une partie déterminée du navire, ou que l'on se borne à spécifier que le fret sera payable au tonneau, au poids, ou de toute autre manière, le capitaine est tenu, et cela sans indemnité, d'attendre, pendant un certain temps, que les marchandises soient livrées pour être chargées ou que le destinataire en fasse réception : les jours de staries courent à partir du premier jour ouvrable inclusivement, après que le navire est reconnu en état de charger ou de décharger ; le capitaine en donne avis à l'affréteur, au déchargeur et au des-

tinataire ; puis un lieu spécial est assigné dans le port pour l'embarquement ou le débarquement, et le vaisseau y séjourne aux frais de l'armateur. Si on ne procède pas au chargement ou au déchargement pendant les jours de staries, ou si cette opération n'est pas terminée à l'expiration du terme convenu, le capitaine est tenu d'accorder un délai de surestaries, moyennant indemnité payée, au profit du navire, par l'affréteur ou le destinataire.

— Si le destinataire est inconnu, ou si on ne le trouve pas, ou encore si le connaissement est au porteur ou à l'adresse d'une personne déterminée ou à ordre, qui ne se présente pas à l'arrivée du navire au port de destination, les staries courent du jour où le destinataire a été mis en demeure, de la manière usitée dans le pays, de prendre livraison des marchandises. La même règle s'applique dans le cas où le connaissement porte le nom d'une personne déterminée, que l'on n'a pu trouver.

Si les jours de staries ne sont pas déterminés par la convention, le nombre en est fixé comme il suit, pour le chargement et le déchargement pris séparément :

Pour un navire de moins de 50 lastes : 6 jours,

Pour un navire contenant :

de 31	à 50	lastes,	inclusivement,	8 jours.
de 51	à 80	»		10 »
de 81	à 120	»		12 »
de 121	à 160	»		14 »
de 161	à 200	»		16 »
de 201	à 250	»		18 »
de 251	et au-dessus	»		20 »

Les jours de staries se comptent par jours courants et non par jours ouvrables.

S'il arrive que le chargement et le déchargement se fassent pour le compte de la même personne, il n'y a lieu à indemnité pour les jours de surestaries, que lorsque le chargement et le déchargement réunis se sont prolongés au delà du temps ci-dessus indiqué. — Dans le calcul des jours de staries ne sont pas compris les jours fériés ni ceux pendant lesquels le chargement ou le déchar-

gement ne peuvent s'effectuer, par suite de réparations du navire ou de toute autre cause de force majeure.

Le nombre des jours de surestaries et l'indemnité à laquelle ils donnent lieu, sont déterminés par la charte-partie ; à défaut de convention, le nombre de jours de cette période ne peut excéder la moitié du nombre de jours de staries, tels qu'ils sont fixés soit par la convention, soit par la loi. Mais tandis que les jours fériés ne sont pas comptés dans le délai des staries, ils doivent l'être dans la période des surestaries.

L'indemnité pour les surestaries, quand il n'existe pas de clause spéciale, est fixée à raison d'un rixdale (le rixdale équivaut à 5 fr. 75 environ) par jour et par laste. Cette indemnité est payable chaque jour. L'indemnité pour les surestaries dues au lieu de chargement ne peut être prélevée sur les marchandises, après que le navire a quitté le port d'embarquement ; excepté lorsque le connaissement mentionne expressément cette circonstance.

Il y a lieu de compter des jours de surestaries, même quand la cargaison a été livrée avant l'expiration des staries, mais si tard, que l'arrimage n'a pu s'effectuer dans le délai des staries.

Que le navire soit frété en totalité, par moitié, pour une partie ou pour une contenance quelconque, le capitaine est tenu, moyennant indemnité de l'affréteur, de conduire, si celui-ci l'exige, le navire dans un autre endroit plus favorable pour le chargement ou le déchargement, et ce, à la première réquisition. Si les parties ne peuvent s'entendre au sujet de l'indemnité, le différend est soumis à un expert, sur le choix et les attributions duquel il existe une loi spéciale — Le retard occasionné par le déplacement, du navire, soit pour charger, soit pour décharger, est compté dans le délai des staries.

A moins d'une clause contraire du traité d'affrétement, les frais et risques du chargement sont à la charge de l'affréteur, jusqu'à ce que les marchandises soient déposées en face du navire, et reçues par le capitaine ou par le pilote : néanmoins le capitaine ne serait pas responsable des accidents qui pourraient survenir, si les marchandises déposées en face du navire étaient en telle quantité qu'il fût impossible de les recevoir régulièrement ; à moins que lui-même n'eût été d'avis de les y faire déposer dans ces condi-

tions. Les frais et les risques du déchargement sont supportés par le destinataire, à dater du moment où les marchandises sont déposées en face du navire.

Les étais et autres préparatifs nécessaires pour l'arrimage, sont aux frais du propriétaire du navire.

L'affréteur qui, à l'insu du propriétaire du navire ou du capitaine, embarque des marchandises dont l'exportation est interdite au port de départ, ou l'importation, au port de destination, ou le chargeur qui contrevient de quelque autre manière aux lois du pays, est responsable à la fois vis-à-vis de l'armateur, du capitaine et des autres affréteurs, de tous les délais, frais et dommages qui peuvent résulter de cette contravention.

En cas de confiscation de marchandises, le fret des marchandises confisquées est toujours exigible.

Lorsque des marchandises sont embarquées à l'insu du capitaine, celui-ci a droit de les faire décharger immédiatement, aux frais de leur propriétaire ; s'il consent à les garder sur son navire, il peut en exiger le fret au taux le plus élevé qui ait cours au port de chargement pour des marchandises du même genre, dans le même temps, et pour le même voyage.

Si le capitaine reçoit à son bord des marchandises pour le fret desquelles aucune convention n'a été faite, ou s'il en reçoit plus qu'il n'a été convenu, le fret se paie, dans le premier cas, suivant le taux qui a cours dans la localité ; et, dans le second cas, les marchandises en excédant payent le fret qui a été convenu pour les autres.

Celui qui, hors le cas d'innavigabilité du navire, transporte les marchandises sur un autre navire, sans la permission du fréteur, paie, s'il y a lieu, une indemnité pour les dommages qui peuvent en résulter.

Le capitaine ne peut, sans le consentement du chargeur, placer des marchandises dans le canot du navire, ni les suspendre au rebord extérieur, sous peine de payer le dommage, s'il y a lieu. Il lui est également interdit de les placer sur le pont, à moins d'une permission expresse de l'affréteur ; excepté, cependant, s'il s'agit de marchandises qui sont généralement considérées comme *cargaison de pont*.

Celui qui frète un navire en totalité, étant en droit de le charger entièrement, ne peut exiger une réduction du fret quand, après chargement, il reste du vide. S'il veut alors résilier le traité, il en informe le capitaine du navire avant l'expiration des surestaries, et avant que le navire n'ait quitté le port d'embarquement; en même temps il verse entre les mains du capitaine la moitié du fret convenu, en y joignant le dédit et le montant de l'indemnité pour les jours de surestaries, s'il y a lieu. Si le vaisseau a été frété pour plusieurs voyages, l'affréteur paie la moitié du fret convenu pour le premier voyage qui n'a pas lieu et un quart seulement pour les autres; si le nombre de voyages n'est pas fixé, l'indemnité est déterminée par experts.

Si, à l'expiration des surestaries, la quantité de marchandises livrées pour le chargement n'est pas assez considérable pour qu'on puisse lui attribuer une valeur équivalente à celle du prix entier de l'affrétement et du *dédit*, le capitaine n'est pas tenu de mettre à la voile, à moins que l'affréteur ne fournisse des garanties suffisantes pour le prix de l'affrétement et pour le dédit. Faute par lui de donner ces garanties, le contrat d'affrétement est réputé résilié par le fait de l'affréteur, lequel doit alors payer la moitié du fret, le dédit et l'indemnité pour les surestaries.

Si le navire affrété a dû se déplacer pour prendre charge dans un autre lieu, et si, à l'expiration des surestaries, les marchandises livrées ne sont pas en assez grande quantité pour remplir les conditions du contrat, et que, de plus, l'affréteur ne donne pas de garanties suffisantes pour le fret et pour le dédit, le traité est également considéré comme résilié par le fait de l'affréteur, qui, en ce cas, paie intégralement le montant du fret, le dédit et l'indemnité pour les surestaries.

Dans le cas où le contrat d'affrétement aurait prévu et réglé autrement les conséquences du dédit ou de la résiliation, les stipulations de cette nature font loi entre les parties.

Celui qui a frété un navire en totalité peut faire décharger les marchandises après les avoir chargées; mais à la condition de payer les frais de l'une et de l'autre opération, le fret entier et l'indemnité qui peut être exigée par le propriétaire ou le capi-

taine du navire pour la résiliation du contrat; l'affréteur doit au moins fournir des garanties suffisantes.

Si les marchandises ont été affectées à la garantie d'un emprunt à la grosse, si elles sont grevées d'une contribution à des avaries communes, le capitaine n'est pas tenu de procéder au déchargement, avant que, d'une part, le destinataire ne lui ait remis tous les exemplaires du connaissement, et que, d'autre part, le destinataire n'ait fourni des garanties pour assurer le paiement de toutes les sommes pour lesquelles les marchandises sont affectées en gage.

Le capitaine est responsable du préjudice qui résulte de la remise des marchandises avant le paiement de ces dettes. En effet tout privilége sur les marchandises est éteint par la délivrance qui en est faite.

Lorsqu'un navire frété en partie ou pour une contenance déterminée n'est point chargé au moment où expire le délai des surestaries, l'affréteur est tenu de payer le fret entier, plus l'indemnité pour les surestaries, si la cause du retard doit lui être attribuée; il paie également, après constatation, le dommage qui en résulte, déduction faite du montant du fret des marchandises qui ont pu être chargées en remplacement de celles qui faisaient l'objet du premier contrat d'affrétement.

Si l'affrétement est fait à cueillette, et s'il n'existe pas de convention spéciale à cet égard, le chargeur est tenu de livrer ses marchandises pour le chargement, dès que le capitaine lui en donne avis. Faute par lui de le faire au moment où la cargaison peut être convenablement reçue et arrimée, le capitaine n'est plus obligé de rien recevoir ensuite, et il a droit au fret des marchandises non chargées. Il est aussi tenu, avant le départ du navire, de signifier à l'affréteur, par acte authentique, la note du fret dont il exige le paiement. Faute par le capitaine d'accomplir cette formalité, il perd ses droits à toute réclamation ultérieure.

Le destinataire d'un chargement à cueillette doit, aussitôt qu'il en a reçu avis, prendre livraison des marchandises, en se conformant aux instructions du capitaine.

S'il y a plusieurs chargeurs, aucun d'eux n'a droit de reprendre les marchandises une fois chargées, sans le consentement du ca-

pitaine et à moins d'acquitter le fret et tous autres frais dus. Si le capitaine permet le déchargement, il devient responsable envers les autres chargeurs du dommage occasionné soit par le retard, soit par toute autre cause. — Si tous les affréteurs réunis veulent reprendre les marchandises chargées, ou se concerter pour résilier le contrat, ils ne doivent que le demi-fret, de même que l'affréteur en totalité qui résilie.

Lorsque les marchandises chargées sont saisies en paiement d'une dette, elles ne peuvent être déchargées sous aucun prétexte à moins que l'affréteur n'obtienne mainlevée de la saisie.

Si l'affréteur a stipulé dans la charte-partie que le chargement commencerait à un moment donné, et que le navire ne soit pas prêt à prendre charge au jour fixé, l'affréteur est en droit de résilier le contrat; et si le propriétaire du navire ou le capitaine sont cause du retard, il peut exiger, pour ce retard, une indemnité fixée par experts. — Si le capitaine diffère le départ sans motif valable, la même disposition est applicable.

Si les marchandises amenées pour être chargées sont endommagées ou avariées; si elles sont mal emballées; si elles sont renfermées dans des ballots, caisses ou vases, de telle sorte que le capitaine ne puisse en connaître le contenu; si elles n'ont pas été mesurées, comptées ou pesées avant la livraison; si, en outre, le capitaine a fait toutes ses observations et toutes ses réserves relativement à la condition et à la conservation des marchandises, il doit, pour dégager sa propre responsabilité, mentionner tous ces détails sur le connaissement. — La cargaison doit être remise au preneur, conformément aux indications du connaissement. S'il manque des marchandises en assez grande quantité pour qu'on ne puisse pas attribuer ce déficit au vice propre des marchandises; si la cargaison est endommagée d'une manière quelconque; si, en outre, le capitaine n'a mentionné sur le connaissement aucune réserve quant à leur état, il est tenu de réparer le dommage, à moins qu'il ne fournisse la preuve que ce dommage résulte d'un accident survenu pendant le voyage et que ni lui ni son équipage ne pouvaient éviter. — L'argent, les papiers de valeur et les bijoux ne sont remboursés qu'autant qu'ils ont été déclarés au capitaine, et suivant la valeur qui leur a été attribuée

dans la déclaration. — Les objets appartenant aux passagers sont assimilés, sous ce rapport, aux autres marchandises. Lors même que le connaissement souscrit par le capitaine porte toutes observations et réserves, celui-ci n'en est pas moins responsable des avaries qui surviennent à la cargaison, lorsqu'il est prouvé que lui ou son équipage sont cause du dommage. — S'il s'agit d'un voyage à l'intérieur, c'est-à-dire d'un port à l'autre de la Suède, le connaissement peut être remplacé par une simple lettre de voiture; et dans ce cas, le capitaine est responsable des marchandises telles qu'elles sont mentionnées sur cette lettre, s'il les a reçues sans réserves. Il peut toutefois opposer à ladite lettre un certificat ou une attestation, s'il y a lieu. — La lettre de voiture peut être substituée au connaissement dans tous les cas, où, aux termes de la loi, le connaissement peut être requis, pourvu que la signature ne soit pas contestée.

Si, à l'arrivée du navire au port de déchargement, on prévoit que les marchandises ont pu être endommagées, le capitaine et le destinataire ont également le droit, pour constater l'état de la cargaison, de la soumettre à l'inspection d'une personne compétente.

L'inspection a lieu avant ou pendant le débarquement. Si la cargaison est reconnue en mauvais état, les personnes chargées de la visiter font connaître dans leur déclaration jusqu'à quel point le dommage causé peut être attribué au capitaine ou à l'équipage. Si l'on ne constate aucun dommage avant ou pendant le déchargement, le preneur ne perd pas de plein droit tout recours en dommages-intérêts, parce qu'il aurait reçu les marchandises sans élever de réclamations; mais il peut, dans les quarante-huit heures du déchargement, provoquer une nouvelle visite et faire constater le dommage, s'il y a lieu, à charge par lui de prouver que les marchandises reconnues endommagées faisaient bien partie de la cargaison du navire, et qu'elles n'ont pas été endommagées depuis le débarquement. — Le capitaine doit une indemnité pour les marchandises perdues ou endommagées; l'indemnité est fixée d'après le prix de ces marchandises au lieu et au moment du débarquement. Si les marchandises sont perdues, le montant en est remboursé intégralement; si elles sont

seulement endommagées, on déduit leur valeur actuelle de leur valeur en bon état, et la différence donne le montant de l'indemnité à payer. Toutefois il faut déduire de la valeur des marchandises perdues ou avariées le montant du fret, des droits de douane, et des frais de toute nature qui, par suite des pertes ou des avaries, ne sont plus exigibles. S'il y a lieu à indemnité pour des marchandises sur l'état desquelles le connaissement ne fournissait aucun renseignement au capitaine, il est tenu compte de cette circonstance dans la fixation de l'indemnité. — La prise de possession des marchandises débarquées entraîne l'obligation de payer la somme convenue pour le fret, l'indemnité pour les surestaries, la contribution aux avaries communes et tous autres déboursés faits par le capitaine pour le compte du propriétaire de la cargaison; elle entraîne également l'exécution de tous les engagements pris par l'affréteur, relativement à la cargaison livrée. Si le montant de la contribution aux avaries n'a encore été fixé, le propriétaire de la cargaison est tenu de donner des garanties. En tous cas, les marchandises sont affectées en gage du paiement de ces sommes.

A défaut de convention contraire, le fret est calculé d'après la mesure, le poids ou la quantité des marchandises débarquées et non des marchandises embarquées. — Le *Standard* qui sert de base au règlement du fret, doit être ramené au cube de 103 1/8 pieds anglais.

Lorsque la signature du connaissement n'a pas été accompagnée de certaines réserves spéciales, le fret convenu est exigible intégralement, lors même que, pendant le voyage, les marchandises sujettes à être endommagées auraient souffert, ou que des animaux auraient péri. — Les liquides peuvent être laissés pour compte, lorsqu'il s'en est perdu plus de la moitié. Ce droit qui s'applique à chaque vase pris séparément, se perd si le destinataire ne l'exerce pas avant de prendre livraison des marchandises. Il n'y a plus lieu à cette évaluation, si le capitaine, au moment du chargement, a constaté que les vases étaient en mauvais état et l'a mentionné sur le connaissement.

Si les marchandises sont perdues par suite de naufrage, prises par les pirates ou par l'ennemi, ou incendiées à bord du navire,

ou si la cargaison périt entièrement par fortune de mer, le fret n'est plus exigible. Et si le montant en a été payé d'avance, l'affréteur est en droit de se faire rendre la somme payée.

Cependant, même en cas de perte des marchandises, le fret est exigible en entier dans les cas suivants : — 1° Lorsque le prix en est couvert par une contribution aux avaries communes; 2° lorsqu'elles ont été vendues pour les besoins du navire, le prix en étant alors remboursé, à moins cependant que le navire et le reste de la cargaison ne périssent ensuite dans un naufrage; car, dans ce cas, leur vente n'a été d'aucun profit pour le salut commun. Si tout ou partie de la cargaison a pu échapper au naufrage ou à l'ennemi, le fret des marchandises sauvées est dû et calculé jusqu'au lieu du sinistre. Si le capitaine du navire peut transporter ces marchandises jusqu'à destination, le fret est exigible en entier, pour celles qui ont été sauvées.

Lorsque, pour réparation d'avaries dans un port de relâche, il y a lieu de procéder au déchargement de la cargaison, le propriétaire des marchandises ou son mandataire, qui ne veut pas attendre que le navire soit réparé et chargé de nouveau, peut reprendre ses marchandises; mais le fret entier est exigible. Si, au contraire, les avaries sont tellement graves que le navire soit hors d'état de reprendre la mer, on ne tient compte, dans le calcul du fret, que de la distance parcourue jusqu'au port de relâche. Si, dans ce dernier cas, le propriétaire ou son représentant n'est pas sur les lieux, le capitaine est tenu de n'exiger que le minimum du fret qui puisse être dû pour un semblable voyage, en s'en rapportant à l'estimation d'un arbitre; le capitaine est aussi tenu de faire transporter la cargaison sur un autre navire jusqu'à destination, ou s'il ne trouve pas de navire qu'il puisse affréter, de faire emmagasiner les marchandises pour le compte du propriétaire; de plus, il doit avertir ce dernier ou au moins le destinataire de la cargaison. — Si les marchandises sont avariées ou susceptibles de l'être, ou si elles ne peuvent attendre sans inconvénient, le capitaine peut en faire ordonner la vente.

Si, le navire étant arrivé à destination, le destinataire de la cargaison, désigné comme tel sur le connaissement, refuse d'en prendre livraison; s'il ne se trouve pas sur les lieux, lui ou son

mandataire ; s'il retarde le déchargement du navire au delà du délai fixé par la loi ou par la convention ; si le capitaine ne possède aucune garantie du paiement du fret et des autres frais dus ; si la cargaison a été confiée à la garde d'un tiers, dans le cas où il se présente plusieurs porteurs de connaissements, le capitaine fait sa déclaration entre les mains d'un notaire ou de tout autre officier public de la localité ; puis, après avoir payé les droits de douane et les autres frais, il peut procéder au déchargement, s'il n'a pas déjà eu lieu, et faire vendre aux enchères publiques telle partie de la cargaison qu'il sera nécessaire pour couvrir les frais de douane, le fret, la contribution aux avaries, les surestaries, s'il y a lieu, et, en général, toutes les dépenses qui auront été effectuées. Après quoi, si le propriétaire n'est pas sur les lieux, le capitaine veille à ce que le reste de la cargaison soit emmagasiné pour son compte et mis sous bonne garde ; et il donne à toutes ces mesures la publicité requise par les usages de la localité. — Si le produit de la vente n'est pas suffisant pour couvrir le montant du fret, l'affréteur est responsable pour le reste.

L'affréteur est autorisé à transporter à un autre les droits que lui donne le contrat d'affrétement ; mais le sous-affréteur est responsable des engagements contractés par l'affréteur principal.

Si, avant que le navire ait quitté le port où la charte-partie a été signée, l'un des trois cas suivants vient à se produire : 1° si le navire ou la cargaison, ou l'un et l'autre sont pris par suite d'une déclaration de guerre ; — 2° si le port d'où le navire doit partir, ou celui auquel il doit se rendre, sont bloqués de telle sorte que les communications soient interrompues ; si l'exportation des marchandises déjà chargées ou sur le point de l'être, vient à être interdite dans le port de départ, ou leur importation, au lieu de destination ; — 3° si le navire est pris pour le service de l'État. — Dans chacun de ces cas, les deux parties contractantes sont en droit de résilier le contrat d'affrétement, et chacune d'elles prend sa part des frais et des dommages qui en résultent.

Dans le troisième cas, l'armateur ou, s'il y a lieu, l'affréteur est dédommagé par l'État de tous les frais qu'il a dû faire. — Si les divers cas que nous venons de signaler viennent à se produire pendant que le navire est en attente dans un port autre que celui où a eu

lieu l'affrétement, pour y prendre charge, ou pendant qu'il est dans un port de relâche, chacune des parties est en droit de résilier le contrat ; et dans ce cas, le fret n'est dû qu'à raison de la distance parcourue.

Lorsque le voyage d'un navire est retardé par ordre de l'autorité publique, et que la cause en est imputable à l'armateur ou au capitaine, l'affréteur est en droit de résilier le traité et d'exiger une indemnité pour les frais et dommages à lui causés par suite de ce retard. L'armateur et le capitaine ont les mêmes droits, dans le cas où la cause du retard doit être attribuée à l'affréteur. — Si le voyage est retardé par un empêchement quelconque, sans qu'il y ait faute de l'affréteur, le fret n'est pas augmenté pour ce motif, à moins de convention expresse.

Lorsqu'un passager a traité avec un armateur pour le prix d'un passage, si, avant le départ, ce passager vient à mourir ou se trouve légalement empêché de partir, il ne doit que la moitié du prix de passage. Si la mort ou l'empêchement dont il s'agit arrivent après le voyage commencé, le prix du passage est dû en entier. — Si le navire se perd en mer, ou s'il est empêché de partir ou de continuer le voyage par un fait de force majeure, le contrat est résilié, et il n'y a pas lieu à indemnité de part ni d'autre : le passager paie le prix du passage pour la partie du voyage qui a pu s'effectuer ; s'il a payé d'avance une somme plus forte, ce surplus doit lui être rendu.

Les navires qui transportent des émigrants sont soumis à des règlements spéciaux.

Le capitaine répond des effets qui sont portés à bord comme appartenant aux passagers, dès qu'ils ont été reçus soit par lui, soit par son second ; et ils doivent, en cas de perte ou d'avarie, être couverts par une indemnité comme les autres marchandises dont le capitaine a la responsabilité. — Relativement à l'argent, aux papiers de valeur et aux bijoux, déclaration doit en être faite au capitaine pour engager sa responsabilité. — Quand le prix du passage n'a pas été payé, le capitaine a, sur les objets appartenant aux passagers, les mêmes droits que ceux attribués par la loi sur les marchandises dont le fret n'a pas été payé.

Norwége. — La législation de ce pays, en matière d'affrété-

ment, n'est que la reproduction du Code danois, qui y est encore en vigueur (Voir *suprà*, Danemark, p. 437).

Russie. — Tout contrat d'affrétement doit être rédigé par écrit et sur papier timbré. La charte-partie mentionne : le nom du navire et son tonnage, le nom du capitaine, celui de l'affréteur et celui du destinataire, le lieu et le temps fixé tant pour la charge que pour la décharge ; la somme stipulée pour le chapeau du capitaine et les gratifications qui lui sont allouées ; la clause spécifiant si le navire est loué en tout ou en partie. — La charte-partie doit indiquer l'indemnité stipulée en cas d'infraction aux conventions particulières admises entre les parties. Néanmoins, l'indemnité stipulée contre l'affréteur ne doit jamais excéder la valeur du fret, celle du chargement, et de plus celle du chapeau du capitaine ; autrement, l'affréteur se libérerait de l'indemnité due par l'abandon. L'indemnité stipulée par l'affréteur à la charge du capitaine ne peut excéder la moitié du fret et de son chapeau. A l'égard de celui qui est intéressé à la fois dans le navire et la cargaison, l'indemnité stipulée comme sanction des conventions particulières ne peut excéder la moitié de sa part tant dans le navire que dans le chargement. — La charte-partie doit être rédigée en double original et inscrite par le courtier sur son registre (art. 728 à 735 du Code de comm. russe).

Les obligations de l'affréteur font l'objet des art. 754 à 763 du Code russe ; nous avons déjà indiqué les circonstances qui peuvent modifier ou annuler le contrat d'affrétement, en traitant des droits et obligations du capitaine (Voir *suprà*, p. 228 et suiv.).

L'affréteur est tenu de remettre à temps au capitaine les effets à transporter ; sinon, il doit l'indemnité stipulée par chaque jour de retard. — Si le navire est affrété à cueillette, et que le capitaine soit convenu d'appareiller à jour fixe, il doit mettre à la voile sans différer d'une heure ; le chargeur qui ne remettrait pas sa marchandise avant le jour fixé et qui ne l'expédierait qu'après le départ du navire, n'en devrait pas moins le fret entier, comme si la marchandise avait été transportée. Cependant l'affréteur qui n'a pu se procurer à temps les marchandises devant composer le chargement, peut sous-fréter à un tiers ou charger d'autres marchandises, pourvu que le chargement ainsi substitué ne consiste

pas dans des objets de nature à endommager les autres marchandises déjà chargées à bord ; le capitaine répondrait du préjudice ainsi causé. — L'affréteur qui ne complète pas son chargement doit le fret du vide pour plein.

Si les marchandises embarquées n'ont été désignées au capitaine que par des numéros et des signes, sans qu'il ait été fait déclaration de leur espèce, et que ces marchandises soient du nombre de celles dont l'importation est prohibée, le capitaine qui découvre cette fraude doit faire décharger les marchandises ; les retards et les dommages qui en résultent pour les autres chargeurs donnent lieu à un recours contre le propriétaire expéditeur des marchandises prohibées.

Dans le cas où le chargement à bord d'un navire est retenu par ordre du gouvernement, l'affréteur n'en doit pas moins le fret ; mais si le navire n'était pas encore chargé, au moment où l'arrêt a été signifié, le tribunal fixe l'indemnité qui peut être due au fréteur par l'affréteur.

Lors de la remise des marchandises au destinataire, celui-ci est tenu de payer au capitaine, outre le fret, le chapeau qui peut être dû ainsi que tous les frais faits pour le chargement.

Si le capitaine, après le chargement et avant le départ, conçoit de justes craintes pour le paiement du fret, il peut se faire autoriser du tribunal à en réclamer le paiement. Les créanciers du chargeur peuvent également, s'ils ont lieu de craindre sa faillite, et que l'embarquement des marchandises ait été fait pour les priver d'un gage, faire ordonner par le tribunal que le navire ne mette pas à la voile avant qu'ils n'aient été payés.

Le capitaine a un privilége sur les marchandises transportées, pour le paiement du fret ; et il est préféré à tous autres créanciers.

Ile de Malte. — La loi n'exige pas que le contrat d'affrétement soit l'objet d'un acte écrit, et le contrat peut même se prouver par témoins ; mais, d'après l'usage, il est passé par l'intermédiaire d'un courtier. A défaut de conventions écrites, le contrat d'affrétement est régi par les usages locaux ; il en est ainsi notamment du taux du fret, lorsqu'il n'a pas été stipulé par les parties. Le chapeau du capitaine est dû par le chargeur, conformé-

ment à l'usage : il consiste en une somme fixe pour chaque tonneau de marchandises, ou bien en une somme proportionnelle au montant du fret.

L'affréteur en totalité ne peut sous-fréter le navire à un prix plus élevé que celui porté dans le premier contrat. Cette prohibition ne s'applique pas au fret des passagers.

A défaut de conventions, le délai d'usage des staries, tant pour la charge que pour la décharge, est de quinze jours au plus.

Lorsque l'affréteur en totalité ne livre pas un plein chargement, le capitaine ne peut néanmoins, sans le consentement de l'affréteur, substituer un autre chargement. Si ce consentement est donné, l'affréteur profite de l'excédant de fret qui peut être réalisé par le nouvel affrétement.

L'affréteur en totalité peut placer des marchandises sur le *tillac*, même au-dessus du bastingage du pont.

Le capitaine ne peut, lorsqu'il y a affrétement en totalité, composer sa pacotille des marchandises de même nature que celles de l'affréteur, sous peine de dommages-intérêts ; en cas de contravention, l'affréteur aurait le droit d'acheter la pacotille, suivant sa valeur au lieu de chargement, en y ajoutant les frais de transport et autres.

Si des marchandises ont été chargées à bord à l'insu du capitaine, celui-ci a le droit de les faire mettre à terre, sans préjudice de la réparation de tous dommages que peut avoir causés ce chargement ; mais s'il ne constate ce chargement qu'en cours de voyage, il a seulement droit au fret le plus élevé pour un semblable voyage.

La coutume maltaise est absolument conforme à notre droit français, en ce qui concerne l'obligation de payer le fret entier, lorsqu'il y a chargement incomplet, et l'obligation du paiement du demi-fret en cas de rupture du voyage avant le départ ; nous renvoyons à cet égard à ce que nous avons dit en droit français, sur les art. 288, 291 et 294 du Code de commerce.

La fausse déclaration du capitaine, quant à la contenance ou au tonnage de son navire, donne lieu contre lui à un recours en indemnité ; cette indemnité est du double du montant du fret de la quantité de tonneaux que l'affréteur n'a pu charger, par suite

de la fausseté de la déclaration; mais l'erreur qui n'excède pas un quarantième n'ouvre aucun recours pour l'affréteur.

Les coutumes maltaises règlent, suivant les mêmes principes que la loi française, le cas où le navire a été arrêté ou retardé par l'affréteur, au départ, en cours de voyage ou au lieu de la décharge (art. 295 du Code de comm. fr.); celui où il est nécessaire de faire radouber le navire pendant le voyage (art. 296); l'indemnité due au cas où le navire était hors d'état de naviguer au moment du départ (art. 297); celle due au propriétaire des marchandises vendues en cours de voyage pour les besoins du navire (art. 298).

Le fret n'est pas dû pour les marchandises qui ont péri par naufrage; celles qui sont sauvées doivent le fret en proportion de la distance parcourue, sans qu'il y ait à distinguer si elles sont avariées ou non.

Le fret des marchandises volées n'est pas dû lorsque l'affrétement est fait au tonneau, au quintal ou à cueillette; mais il est dû si l'affrétement est fait à temps, au mois par exemple.

Le contrat d'affrétement est résilié de plein droit si l'exécution en est empêchée par un fait de force majeure. Si l'empêchement se produit avant le départ, le capitaine ne peut exiger que les frais de chargement et de déchargement, et n'a aucun droit au fret. Si l'interdiction de commerce ou l'état de guerre n'affecte pas la nation à laquelle appartient le port de destination, le contrat doit être exécuté, quel que soit le danger qui puisse en résulter pour les neutres. Il n'y a pas lieu à dommages-intérêts pour cause de retard, lorsque l'empêchement n'est que momentané. Le contrat subsiste même en cas de blocus ou d'arrêt du navire par ordre de puissance: l'affréteur et le capitaine sont alors tenus d'attendre que le blocus soit levé ou le navire rendu libre. Toutefois les marchandises peuvent être déchargées et emmagasinées pendant la durée du blocus ou de l'arrêt; mais les frais de dépôt et de rechargement sont au compte de l'affréteur. Il y aurait lieu à résiliation, même sans indemnité, si l'arrêt du navire avait absolument empêché le transport ou que les marchandises fussent de telle nature qu'on ne pût les conserver sans qu'elles se perdissent et qu'on dût les vendre.

Lorsque le navire vient à être déclaré innavigable, en cours de voyage, le fret est dû seulement en proportion du chemin parcouru.

Le capitaine a un privilége sur le navire pour le paiement du fret ; et il peut s'opposer à leur enlèvement par le destinataire, jusqu'à ce que le paiement du fret ait été effectué. Le destinataire, de son côté, a un privilége sur le navire pour l'exécution du contrat d'affrétement ; et il l'exerce concurremment avec les créanciers du dernier voyage. — Le paiement du fret ne peut être retardé par aucune exception ; cependant le destinataire qui a fait des réserves contre le capitaine, à raison d'avaries, peut exiger que le capitaine fournisse caution en recevant le montant du fret.

États-Unis. — La législation des États-Unis, en matière d'affrétement, n'est que la reproduction de la loi anglaise (Voir *suprà*, p. 432). Nous noterons seulement quelques dispositions spéciales, consacrées par l'usage et la jurisprudence.

Aucune indemnité n'est allouée pour les jours de staries, à moins qu'il n'y ait à cet égard une stipulation expresse dans la charte-partie.

Si le voyage est interrompu par force majeure, et que les marchandises soient déchargées dans un port de relâche, le fret est dû par les chargeurs, en proportion de la distance parcourue.

L'affréteur qui ne fournit pas un chargement complet, n'en est pas moins tenu de payer le fret entier. — Le contrat d'affrétement est résilié, si le chargement se compose d'effets qui n'ont pas un caractère neutre ou dont l'importation au port de destination est prohibée, et généralement dans tous les cas où le voyage est reconnu illégal ; mais le contrat produirait ses effets si le voyage était commencé. — Il n'est dû aucun fret, lorsque le contrat n'a pu être exécuté par un fait de force majeure ; mais si le voyage est seulement interrompu, le fret proportionnel est dû comme nous l'avons dit plus haut ; il n'est pas dû si le navire retourne au port de départ, à moins que le capitaine n'ait offert de continuer le transport, et que le chargeur n'ait refusé. — Aucun fret n'est dû si le navire a été abandonné en mer, ou s'il a été pris ou repris au port de départ.

Le fret doit être payé au moment de la remise des marchan-

dises au destinataire. — Il n'est dû aucun fret, quand les marchandises ont été remises avariées au destinataire. — Le capitaine a un droit de rétention sur les marchandises pour le paiement du fret. Mais lors même qu'il aurait fait la remise, sans avoir reçu le fret du destinataire et après l'avoir vainement réclamé, il est toujours recevable à former sa demande même contre le chargeur.

Brésil. — Tout contrat d'affrétement doit se prouver par écrit et la charte-partie doit être signée du fréteur, de l'affréteur et de toute autre personne qui intervient au contrat, et faite en autant d'exemplaires qu'il y a de parties intéressées. — La charte-partie énonce : 1° le nom du capitaine et celui du navire, son tonnage, la nation à laquelle il appartient et le port où il a été immatriculé ; 2° les noms et domiciles du fréteur et de l'affréteur, et si l'affrétement est fait pour compte d'un tiers, le nom et domicile de celui pour compte duquel il est contracté ; 3° la désignation du voyage, si l'affrétement est fait au mois, pour un ou plusieurs voyages, pour l'aller et retour ou seulement pour l'aller ou le retour, et enfin si l'affrétement est fait pour la totalité ou une partie du navire ; 4° la nature et la quantité de marchandises que doit recevoir le navire, en exprimant cette quantité en tonneaux, nombre, poids ou mesure, et la désignation du destinataire ou consignataire ; 5° le temps convenu pour la charge et la décharge, les ports d'escales où elles doivent se faire, les délais de staries et de surestaries, ainsi que la forme dans laquelle les délais doivent se compter ; 6° le prix du fret, les primes et gratifications qui peuvent être stipulées, les indemnités pour staries et surestaries, et la forme, le temps et le lieu du paiement ; 7° les emplacements qui sont exclus de l'affrétement et réservés au personnel et au matériel de service du bâtiment ; 8° toutes autres stipulations particulières, intervenues entre les parties. — La charte-partie fait foi comme acte authentique, lorsqu'elle a été passée par l'intermédiaire et avec la signature d'un courtier maritime, et à défaut de courtier, devant un notaire assisté de deux témoins. La charte-partie qui n'a pas été faite dans cette forme oblige valablement les parties, tant que leur signature n'est pas contestée ; mais elle ne crée aucun droit contre les tiers. — Le contra

d'affrétement est valablement fait par le capitaine, alors même qu'il a outrepassé ses pouvoirs et contrevenu à ses instructions, sauf le recours des propriétaires du navire contre le capitaine pour le préjudice que peut leur porter cet abus (art. 566 à 569 du Code de comm. brésil.).

L'affrétement en totalité d'un navire ne comprend pas la chambre du capitaine, ni les endroits réservés pour le personnel et le matériel du navire (art. 570).

Le contrat d'affrétement est résolu, sans que l'une des parties puisse exiger aucune indemnité de l'autre, dans les cas suivants : 1° si, avant le départ, la sortie du navire a été empêchée par force majeure, sans limitation de temps ; 2° si, pendant le voyage, il est survenu une déclaration de guerre ou une interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné, et que, par suite, le navire et la cargaison conjointement ne puissent plus être considérés comme propriété neutre ; 3° s'il y a prohibition d'exportation de tout ou partie des marchandises comprises dans la charte-partie, du lieu d'où le navire devait partir, ou si l'importation au lieu de destination est prohibée ; 4° si, avant le départ du navire, il y a déclaration de blocus du port de chargement ou de celui de destination. Dans ces divers cas, les frais de chargement et de déchargement sont au compte de l'affréteur ou des chargeurs (art. 571).

Si, pendant le voyage, il survient une interdiction de commerce avec le port de destination, et que, par ce motif, le navire soit obligé de retourner au port de départ, le fret n'est dû que pour le voyage d'aller, bien que le navire ait été affrété pour l'aller et retour. — Lorsque le navire doit prendre charge dans un autre lieu que celui où il a été affrété, et que le contrat d'affrétement est résolu par une cause de force majeure, à l'arrivée du navire au port de chargement, il n'y a lieu à aucune réclamation d'indemnité entre les parties, si l'empêchement provient du navire seul ou à la fois du navire et de la cargaison ; mais si l'empêchement vient seulement de la cargaison, l'affréteur est tenu de payer la moitié du fret convenu (art. 572 et 573).

Le contrat d'affrétement peut encore être résilié si le capitaine a dissimulé son véritable pavillon ; le capitaine répond alors per-

sonnellement, envers l'affréteur, de tous les frais de chargement et de déchargement et de tous autres dommages et préjudices, si la valeur du navire est insuffisante pour les couvrir (art. 574).

Les droits et obligations du fréteur et de l'affréteur font l'objet des dispositions des art. 590 à 628 du Code de commerce brésilien.

Dans le silence de la charte-partie sur le moment à partir duquel doit commencer le chargement, il court du jour où le capitaine avise le chargeur qu'il est prêt à recevoir les effets. Si la durée du temps du chargement et du déchargement n'a pas été fixée, ou si la charte-partie est muette en ce qui concerne la quotité du chapeau du capitaine, les staries et surestaries, le temps et la forme du paiement, on s'en rapporte aux usages en vigueur dans le port où ces obligations ont pris naissance.

A l'expiration du délai fixé pour le chargement et des jours de staries et de surestaries qui ont été stipulées, et s'il n'y a pas de convention à cet égard, à l'expiration des délais d'usage du port de charge, toutes les fois que l'affréteur n'a encore chargé aucunes marchandises, le capitaine a le choix ou de résilier le contrat, en exigeant de l'affréteur la moitié du fret convenu, le chapeau, l'indemnité de surestaries, ou d'entreprendre le voyage sans chargement et d'exiger néanmoins le fret entier, le chapeau, les staries et surestaries, ainsi que la contribution aux avaries qui peut être due. — Si l'affréteur a seulement chargé, dans le délai convenu, une partie de ses marchandises, le fréteur a le choix, à l'expiration des délais de staries et de surestaries, et à défaut de paiement par l'affréteur de l'indemnité stipulée dans la charte-partie, soit de procéder au débarquement des marchandises, pour le compte de l'affréteur et en exigeant la moitié du fret, soit d'entreprendre le voyage avec le chargement incomplet, pour réclamer le fret entier, au port de destination, ainsi que tous les autres frais qui peuvent être dus par les marchandises. — L'affréteur qui renonce au voyage, avant que les surestaries n'aient commencé à courir, n'est tenu de payer, à moins de convention contraire, que la moitié du fret et de la prime. — Lorsque le navire est affrété en totalité, l'affréteur peut obliger le fréteur à mettre à la voile, dès que le navire a charge suffisante pour ga-

rantir le paiement du fret, de la prime, les staries et surestaries, ou qu'il a été fourni caution pour le paiement. Le capitaine ne peut, dans un tel cas, recevoir un chargement d'un tiers, sans le consentement par écrit de l'affréteur, ni se refuser à partir, à moins que le navire n'en soit empêché par un fait de force majeure qui ne puisse être imputé au fréteur. — Cependant dans les cas où le fréteur a le droit d'entreprendre le voyage sans charge ou seulement avec une partie de la cargaison, il peut, pour la garantie de paiement du fret et des autres indemnités, prendre des marchandises d'autres chargeurs, sans le consentement de l'affréteur ; mais si le fret stipulé avec les nouveaux chargeurs donne un profit, ce profit est réservé à l'affréteur.

Le fréteur qui déclare, dans la charte-partie, une capacité supérieure à la capacité réelle du navire, ouvre à l'affréteur le choix, lorsque la différence est de plus du dixième, d'annuler le contrat ou d'exiger une diminution proportionnelle du fret, sans préjudice de tous dommages-intérêts, à moins que la déclaration ne soit conforme à la mention portée dans la matricule du navire.

Le fréteur peut faire débarquer, aux frais de l'affréteur, les effets que celui-ci a pu introduire à bord, lorsqu'ils excèdent la quantité ou le poids convenu par la charte-partie, à moins que l'affréteur ne paie le fret pour l'excédant, si le navire peut le recevoir. — Lorsque les chargeurs ou affréteurs introduisent à bord, à l'insu et sans le consentement du capitaine, des marchandises dont la sortie ou l'entrée est prohibée, ou qu'ils commettent quelque autre fait illicite entraînant la confiscation au port de charge ou de décharge, ils sont obligés au paiement du fret entier, de la prime et de la contribution aux avaries communes. S'il est prouvé que le capitaine ait consenti à l'introduction des marchandises prohibées, ou qu'il en ait été informé assez à temps pour en faire le déchargement, ou si, en ayant eu connaissance depuis le voyage commencé, il n'en a pas fait la déclaration à la première visite de la douane du port de destination, il est obligé solidairement avec le chargeur de ces marchandises, vis-à-vis de tous les intéressés, pour les pertes et dommages que cette fraude peut causer au navire ou à la cargaison ; et il est sans action pour

réclamer du chargeur le fret stipulé ni aucune indemnité, lors même qu'il y aurait eu à cet égard stipulation expresse.

Quand le navire est affrété à cueillette, le capitaine qui a reçu une partie de son chargement ne peut se refuser à recevoir les autres chargements qui lui sont offerts pour un fret égal, à moins qu'il n'en trouve un plus avantageux, sous peine de pouvoir être forcé par les chargeurs des effets déjà embarqués de mettre à la voile à la première occasion favorable, et de les indemniser des pertes et dommages qui peuvent résulter du retard. Si le capitaine, en frétant son navire à cueillette, a fixé le temps pendant lequel le navire restera en charge, il est tenu, à l'époque indiquée, de partir au premier vent favorable, sous peine de répondre des dommages causés aux chargeurs par le retard, à moins que la majorité des chargeurs ne consente à lui accorder un délai ; la majorité se détermine non par le nombre des chargeurs, mais par l'importance du fret. Quand aucun délai n'a été fixé pour le départ, le capitaine est tenu de mettre à la voile à la première occasion favorable, dès qu'il a reçu plus des deux tiers de la charge correspondant au port du navire, et que son départ est exigé par la majorité des chargeurs déterminée comme nous venons de le dire. Dans ce cas, aucun chargeur ne peut retirer les marchandises qu'il a à bord. Le capitaine qui ne pourrait trouver les deux tiers de son chargement, dans le délai d'un mois du jour où il a commencé à prendre charge, serait en droit d'affréter un autre navire pour transporter les marchandises qu'il aurait reçues à bord, pourvu que ce navire fût également propre à accomplir le voyage ; le capitaine supporte alors les frais de transbordement, l'augmentation du fret et celle de la prime d'assurance. Les chargeurs, de leur côté, sont en droit, dans ce cas spécial, de décharger leurs marchandises sans payer le fret, mais en supportant les frais et les surestaries résultant de cette opération, et aussi à charge de restituer au capitaine les reçus provisoires de leurs marchandises ou les connaissements, ou de donner caution, s'ils n'ont plus les connaissements entre leurs mains et qu'ils les aient déjà envoyés à leurs consignataires. Lorsque le capitaine ne peut trouver un autre navire pour faire le transbordement, et que les chargeurs ne veulent pas décharger, ceux-ci sont en droit de

le forcer de mettre à la voile avec le chargement qu'il a à bord, soixante jours après qu'il a commencé à mettre le navire en charge.

En cas d'insuffisance du tonnage du navire pour remplir les affrétements passés avec plusieurs chargeurs, la préférence est donnée à la cargaison déjà embarquée, et il est ensuite procédé par ordre de date ; mais si tous les affrétements sont faits à la même date, les chargements ont lieu au prorata du poids ou de la quantité. Dans ce cas le capitaine doit indemniser les chargeurs du dommage qui leur est causé (art. 605).

Lorsqu'un navire a été frété pour prendre charge dans un autre port, le capitaine doit, à son arrivée au port de charge, se présenter sans retard au consignataire, et exiger de lui qu'il déclare, sur la charte-partie, le jour, le mois et l'année de sa présentation ; l'exécution du contrat ne commence et le fret ne court que du moment où cette formalité est remplie. Sur le refus du consignataire de faire sur la charte-partie la déclaration requise, le capitaine fait un acte de protestation qui est signifié au consignataire, en même temps que l'affréteur en reçoit avis. A l'expiration de délai accordé pour la charge et les staries ou surestaries, si le consignataire n'a pas fait le chargement, le capitaine le fait sommer préalablement par un nouveau protet, d'avoir à faire la livraison, dans le temps stipulé, des marchandises à charger; si le consignataire ne s'exécute pas et qu'il ne reçoive pas d'ordres à cet effet de l'affréteur, le capitaine fait diligence pour contracter de nouveaux affrétements pour compte de l'affréteur et au même port de destination ; puis il commence le voyage avec ou sans charge, l'affréteur restant tenu du paiement du fret entier avec les staries et surestaries, mais en faisant déduction du fret des marchandises chargées pour le compte de l'affréteur, si le capitaine a pu substituer de nouveaux affrétements.

En cas de saisie d'un navire au port de départ, pendant le voyage ou au lieu de décharge, par le fait ou la négligence de l'affréteur ou de l'un des chargeurs, celui qui est en faute est tenu vis-à-vis du fréteur ou du capitaine et des autres chargeurs, de les indemniser des pertes ou dommages que peuvent souffrir par ce fait le navire ou la cargaison. Le capitaine, de son côté, ré-

pond, vis-à-vis des propriétaires du navire, de l'affréteur et des chargeurs, des pertes et dommages survenus au navire par sa faute, soit à raison de la saisie, soit à raison du retard, au port de départ, pendant le voyage ou au port de destination.

Si, avant le départ ou pendant le voyage, la sortie du navire a été temporairement empêchée par saisie ou force majeure, le contrat d'affrétement continue ses effets, sans qu'il y ait lieu à indemnité pour pertes et dommages par suite du retard. Le chargeur peut néanmoins, pendant la relâche, faire décharger ses marchandises à ses frais en donnant caution pour assurer le rechargement au moment où cessera l'empêchement, ou en payant, s'il ne rembarque pas les marchandises, le fret entier et les staries et surestaries. — Si le navire ne peut entrer au port de destination par suite de déclaration de guerre, d'interdiction de commerce ou de blocus, le capitaine est tenu de se conformer, dans ce cas, aux instructions qu'il a reçues ; à défaut d'instruction, il doit faire relâche au port le plus voisin, s'il n'y a empêchement, requérir les instructions du fréteur et de l'affréteur, et attendre leurs ordres tout le temps nécessaire pour que la réponse lui parvienne. S'il ne reçoit aucune réponse, il peut retourner avec le chargement au port de départ.

Lorsqu'un navire est arrêté en cours de voyage par ordre de puissance, aucun fret n'est dû pendant le temps de l'arrêt, si le navire est frété au mois, et il n'y a pas augmentation de fret, s'il est frété au voyage. — Si le navire a été affrété pour deux ou plusieurs voyages, et qu'à son arrivée au port de destination d'un voyage intermédiaire, le capitaine reçoive avis de la déclaration de guerre avec une puissance à laquelle appartient le navire ou la cargaison, et que le port où il doit se rendre ne soit plus libre et qu'il ne puisse même pas partir sous convoi ou de tout autre manière sûre, il doit séjourner dans le port où il a fait relâche jusqu'à ce qu'il ait reçu les ordres des propriétaires du navire ou de l'affréteur. — Si le navire n'est plus libre, le fréteur a la faculté de résilier le contrat, mais il a droit au fret proportionnel à la distance parcourue, aux staries et surestaries, à la contribution, aux avaries communes, sous la condition toutefois de supporter les frais de déchargement. Si c'est la cargaison, au contraire, qui

n'est pas libre, l'affréteur peut résilier le contrat, en payant les frais de chargement. Mais il doit le fret entier, sous déduction du fret des marchandises que le capitaine peut substituer par de nouveaux affrétements. — Lorsque le navire est obligé par crainte des pirates ou de l'ennemi, de retourner au port de départ ou de faire relâche, les chargeurs ou consignataires peuvent faire décharger leurs marchandises, sous les conditions que nous venons d'indiquer ci-dessus pour le cas où le voyage est momentanément empêché par saisie ou force majeure (Voir p. 461).

L'affréteur et les chargeurs ou consignataires ne sont pas tenus, quand le capitaine est obligé de faire réparer le navire en cours de voyage, d'attendre la fin des réparations ; mais ils peuvent retirer leurs marchandises, en payant le fret entier, les staries et surestaries, la contribution aux avaries, et si les marchandises ne sont pas déjà débarquées, les frais de déchargement et de désarrimage. — Un décret du 19 septembre 1860 règle les formes dans lesquelles le chargeur qui ne veut pas attendre la fin des réparations, doit se faire autoriser à retirer ses marchandises. — Si le navire n'est pas susceptible d'être réparé, le capitaine est tenu d'en affréter un ou plusieurs autres pour son compte, et sans augmentation de fret, pour transporter la cargaison au port de destination. Si, dans un délai de soixante jours depuis que le navire a été déclaré innavigable et que les réparations ont été jugées impraticables, le capitaine n'a pu trouver un ou plusieurs autres navires pour faire le transbordement, il doit requérir le dépôt des marchandises dans un entrepôt. — Dans ce cas, le contrat est résilié et le fret n'est dû qu'en proportion de la distance parcourue. Lorsqu'il est prouvé que le navire était déjà en état d'innavigabilité au moment où il a pris charge, les chargeurs ne doivent aucun fret, et ils ont même une action contre le fréteur à raison des pertes et dommages qu'ils ont éprouvés. — L'innavigabilité du navire au moment du départ peut être prouvée, malgré les termes du certificat de visite.

Si le fret est payable au poids sans qu'il ait été spécifié si c'est le poids brut ou le poids net, la stipulation s'entend du poids brut, c'est-à-dire sans déduction du poids des enveloppes, barriques ou vases dans lesquels les marchandises sont contenues. — Quand

le fret est payable au nombre, au poids ou à la mesure, et qu'il a été stipulé que les marchandises seraient déposées à terre le long du navire, le capitaine a le droit d'exiger que les marchandises soient comptées, pesées ou mesurées à bord avant le déchargement ; et lorsqu'il a été ainsi procédé, il cesse de répondre des manques qui peuvent être constatés après la mise à terre. Mais si les marchandises ont été déchargées sans avoir été comptées, mesurées ou pesées, le consignataire a le droit de vérifier, après la mise à terre, leur identité, nombre, mesure ou poids, et le capitaine est obligé d'accepter le résultat de cette vérification.

Les choses qui, par leur nature, sont susceptibles d'augmentation ou de diminution, indépendamment du mauvais arrimage et du conditionnement défectueux de l'enveloppe, le sel, par exemple, ne donnent lieu à aucun recours contre le fréteur, à raison de l'augmentation ou de la diminution de poids ou de volume ; et dans l'un et l'autre cas, le fret est dû pour toutes les quantités comptées, mesurées ou pesées, conformément à l'acte de décharge.

S'il y a lieu de présumer que des marchandises ont été endommagées, volées ou diminuées, le capitaine a le droit, de même que le consignataire ou tous autres intéressés, de requérir qu'il soit fait à bord une visite et un examen judiciaire ainsi qu'une estimation ; cette demande doit être introduite avant le débarquement et au plus tard dans les vingt-quatre heures ; et encore qu'elle ait été formée par le capitaine lui-même, elle ne préjudicie en rien à ses moyens de défense. Si la livraison a été faite au consignataire, sans la visite préalable, celui-ci a néanmoins le droit de faire procéder à l'examen judiciaire dans les quarante-huit heures du débarquement ; passé ce délai, il ne peut plus exercer aucune réclamation. Toutefois si l'avarie ou la diminution n'était pas visible extérieurement, l'examen judiciaire peut être valablement requis dans les trois jours à partir du moment où les marchandises sont passées aux mains du consignataire, leur identité étant prouvée.

Le capitaine ou le fréteur ne peut retenir les marchandises à bord, pour garantie du paiement du fret, des avaries communes ou des autres frais ; mais il peut, après une protestation régulière,

requérir le dépôt des marchandises jusqu'à concurrence de ce qui est dû, et demander qu'elles soient mises en vente, sans préjudice de son recours direct contre le chargeur en cas d'insuffisance du prix de vente. Cette disposition s'applique aussi quand le consignataire refuse de recevoir les marchandises. Dans les cas dont il s'agit, si la contribution aux avaries communes ne peut être immédiatement fixée, il est permis au capitaine d'exiger le dépôt judiciaire d'une somme à fixer par experts. — Le capitaine qui livre les marchandises avant de recevoir le fret, la contribution aux avaries et les autres frais, sans avoir rempli les formalités que nous venons d'indiquer pour assurer son recours, ou qui n'a pas rempli celles prescrites par les lois et usages du lieu de déchargement, n'a plus d'action pour en exiger le paiement de l'affréteur ou du chargeur, à moins qu'il ne soit prouvé que le consignataire était le représentant de l'affréteur et que le déchargement a eu lieu pour le compte de celui-ci.

Le fret entier est dû pour les marchandises qui ont été avariées ou diminuées par suite du mauvais conditionnement de l'emballage ou de l'enveloppe, quand le capitaine prouve que l'avarie ou la diminution ne provient pas d'un vice d'arrimage. Le fret est également dû en entier pour les marchandises que le capitaine est obligé de vendre pour les besoins du navire, en cours de voyage. Le fret des objets jetés à la mer pour le salut commun se paie également en entier, comme avarie commune.

Il n'est dû aucun fret pour les objets qui ont péri par naufrage ou échouement, ou qui ont été pris par les pirates ou les ennemis; et si le fret a été payé d'avance, il peut être répété nonobstant toute stipulation contraire. Toutefois, si le navire et la cargaison sont rachetés, déclarés de mauvaise prise, ou sauvés du naufrage, le fret proportionnel est dû jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage; mais si le capitaine transporte ensuite la cargaison jusqu'au port de destination, le fret entier est dû, ainsi que la contribution aux avaries communes ou au rachat.

Si le sauvetage a eu lieu en mer ou sur la côte, sans que l'équipage y ait contribué, et que les effets sauvés aient été remis à leurs propriétaires par des personnes étrangères, il n'est dû aucun fret pour les marchandises ainsi sauvées.

Le chargeur ne peut abandonner les marchandises pour le paiement du fret, à moins qu'il ne s'agisse de substances liquides dont les vases ou barriques ont perdu tout ou presque tout leur contenu.

Le voyage commence, pour le calcul du fret, à moins de circonstances qui n'empêchent le fret de courir, du moment où le navire a pris charge et que les marchandises se trouvent ainsi sous la responsabilité du capitaine.

Le fréteur a un privilége, pour le paiement du fret et de la contribution aux avaries, sur les objets qui composent le chargement, pendant trente jours depuis la délivrance, si, avant ce délai, ils ne sont pas devenus la propriété d'un tiers. — Les créanciers pour le fret, les primes, staries et surestaries, avaries communes et frais à la charge de la cargaison, sont préférés à tous autres sur la valeur des effets chargés ; mais ils sont primés par les gens de l'équipage pour leurs loyers et par ceux qui ont à réclamer des droits de sauvetage ou de pilotage.

Le contrat d'affrétement d'un navire étranger, qui doit recevoir son exécution au Brésil, est soumis aux dispositions du Code de commerce brésilien, sans distinguer s'il a été passé dans cet État ou en pays étranger.

Les règles relatives aux passagers sont contenues dans les art. 629 à 632 du Code de commerce brésilien.

Le passager doit se trouver à bord au jour et à l'heure indiqués par le capitaine, soit au port de départ, soit dans un port d'escale ou de relâche, sous peine d'être tenu du paiement du prix de passage en entier, si le navire met à la voile sans lui. — Aucun passager ne peut transférer son droit de passage à un tiers, sans le consentement du capitaine. — Si le passager résilie le contrat avant le départ, le capitaine a droit à la moitié du prix de passage, et au prix entier, si le passager refuse de continuer le voyage, après qu'il est commencé. — En cas de rupture ou d'interruption du voyage par cause de force majeure, au port de départ, le contrat est résolu, sans que le capitaine ni le passager n'aient droit l'un contre l'autre à aucune indemnité. Si la rupture ou l'interruption du voyage a lieu dans un port de relâche, le passager ne doit que le prix proportionnel à la distance parcourue.

Si l'interruption a lieu pendant le voyage, par suite de réparations nécessaires au navire, le passager peut prendre passage sur un autre navire, en payant le prix correspondant à la distance parcourue. S'il veut attendre la fin des travaux, le capitaine n'est obligé de le garder que s'il n'y a pas d'autre navire sur lequel le passager puisse être commodément transporté ou si le nouveau prix de passage excède le prix primitivement stipulé, en tenant compte de la distance parcourue.

Le capitaine a un privilége, pour le paiement du prix de passage, sur tous les effets du passager à bord, et il a droit de les retenir à défaut de paiement. Il répond du dommage éprouvé par les effets du passager confiés à sa garde immédiate, quand le dommage provient de son fait ou de celui des hommes de l'équipage.

Buenos-Ayres. — Le Code de commerce argentin reproduit, dans les art. 1184 à 1193, les dispositions contenues dans les art. 566 à 574 du Code brésilien (Voir *suprà*, Brésil, p. 455); nous signalerons seulement quelques additions ou modifications apportées par la loi argentine.

La charte-partie peut être valablement signée par le second du capitaine, bien que le capitaine ne soit pas autorisé lui-même par les instructions de l'armateur à consentir d'affrétement et que le contrat soit intervenu contre la volonté de l'armateur; mais celui-ci conserve son recours contre le capitaine qui a outrepassé ses pouvoirs. — La vente du navire à un tiers n'empêche pas le contrat d'affrétement de produire son plein et entier effet; les nouveaux propriétaires sont tenus de l'exécuter. — Le connaissement peut tenir lieu de charte-partie; mais la charte-partie ne saurait remplacer le connaissement. Ainsi, lorsque le chargement est fait sans avoir été l'objet d'une charte-partie, le fret se règle suivant les énonciations portées au connaissement.

Les droits et obligations du fréteur et de l'affréteur, contenus dans les art. 1213 à 1260, sont réglés conformément aux dispositions des art. 590 à 628 du Code brésilien (Voir *suprà*, p. 457). Cependant le Code argentin ajoute à quelques-unes de ces dispositions ou les modifie comme il suit :

La résiliation du contrat d'affrétement, sur la demande de l'une

des parties, en cas de survenance de guerre qui enlève le caractère de propriété neutre, soit au navire et au chargement, soit au navire ou au chargement seul, est réglée comme en droit hollandais; l'art. 1262 du Code argentin reproduit textuellement sur ce point l'art. 500 du Code néerlandais (Voir *suprà*, Pays-Bas, p. 414). — Dans ce cas, de même que dans celui où le contrat d'affrétement a été résilié, avant le départ, par un fait de force majeure empêchant la sortie du navire, par la prohibition d'exportation ou d'importation, par l'interdiction de commerce ou la déclaration de blocus du port de charge ou de destination, le fréteur ou le capitaine a droit d'exiger les staries et surestaries, et la contribution aux avaries communes qui ont pu survenir avant la rupture du voyage.

Lorsque le navire a été affrété pour plusieurs voyages, et qu'après l'achèvement de l'un d'eux, il se trouve dans un port où il doive prendre un nouveau chargement, mais qu'une déclaration de guerre survienne avant le commencement du nouveau voyage, on observe les dispositions tracées par l'art. 502 du Code hollandais, textuellement reproduites par l'art. 1264 du Code argentin (Voir *suprà*, Pays-Bas, p. 414). L'article 1265 du Code argentin reproduit encore l'art. 503 du Code néerlandais, qui prononce la résolution du contrat dans le cas où un navire étant affrété en lest pour prendre charge dans un autre port que celui où il se trouve, il survient une guerre qui empêche de poursuivre le voyage (Voir *suprà*, Pays-Bas, p. 415).

Si un navire qui est sorti sans chargement ou seulement avec une partie de son chargement, dans le cas où l'affréteur n'a pas fait ou complété le chargement dans le délai des surestaries, vient à subir quelque grosse avarie pendant le voyage, l'affréteur qui n'a pas fourni le chargement qui eût contribué au paiement de ces avaries, y contribue pour les deux tiers du non-chargé (art. 1217).

L'affréteur qui renonce au voyage avant que les jours de staries n'aient commencé à courir, doit la moitié du fret; mais si l'affrétement est fait pour l'aller et retour, il ne doit que la moitié du fret d'aller. L'affréteur à cueillette peut aussi demander le déchargement de ses marchandises en payant la moitié du fret, les

frais de désarrimage et de réarrimage et tous autres dommages qu'il peut causer aux autres chargeurs ; mais ceux-ci peuvent s'opposer au débarquement, en prenant à leur compte les marchandises qui devaient être déchargées, au prix de facture de la consignation (art. 1218).

L'affréteur est tenu de livrer au fréteur ou au capitaine, dans les quarante-huit heures de l'achèvement du chargement, tous les papiers et documents exigés par la loi pour que le navire puisse être expédié, à moins qu'il ne soit convenu d'un autre délai pour cette remise (art. 1223).

Si la charte-partie contient une erreur dans la déclaration de contenance du navire, l'affréteur a le choix soit de résilier le contrat, soit de réduire le fret en proportion de la contenance réelle du navire, sans préjudice de tous dommages-intérêts. Il n'y a pas lieu de tenir compte de l'erreur qui n'est pas de plus du quarantième. En tout cas et lors même que la contenance déclarée serait celle portée dans la matricule du navire, l'affréteur ne peut être tenu de payer un fret plus élevé que celui qui correspond à la contenance réelle (art. 1227).

Le capitaine est en droit de refuser le chargement qui excède la quantité énoncée dans la charte-partie, lorsqu'il y a augmentation du cours du fret pour le lieu de destination ; mais si l'excédant de chargement est accepté, l'affréteur ne doit le fret qu'au taux correspondant à celui fixé par la charte-partie, lors même qu'il y aurait eu depuis hausse ou baisse du cours du fret. Mais si le capitaine ne peut recevoir l'excédant de chargement sous les écoutilles et en bon état d'arrimage, sans causer un dommage aux autres chargeurs, le débarquement est opéré aux frais du propriétaire de ces marchandises (art. 1228 et 1229).

Le capitaine est aussi en droit, avant sa sortie du port, de mettre à terre, lors même qu'il n'y aurait pas surcharge du navire, les effets introduits à bord clandestinement et sans son consentement ; et s'il consent à les transporter, il peut exiger le fret le plus élevé qui puisse être demandé pour le même voyage et les marchandises de même nature. Pendant le voyage, le capitaine ne peut mettre à terre les effets ainsi chargés clandestinement, à moins qu'ils ne surchargent le navire d'une manière dangereuse.

Cette circonstance doit être attestée par le capitaine devant les autorités du port où il dépose les effets. En tout cas, il doit faire toute diligence pour que ces effets soient mis en sûreté et en donner immédiatement avis au chargeur (art. 1230 et 1231).

Lorsque, le navire ayant été déclaré innavigable en cours de voyage, le capitaine ne trouve pas un ou plusieurs autres navires à affréter pour continuer le voyage, les chargeurs ou la majorité d'entre eux peuvent réaliser eux-mêmes un affrétement pour le transport de la cargaison au lieu de destination; et si le fret du navire transbordeur est plus élevé, chacun des chargeurs contribue au paiement de l'excédant de fret, en proportion du premier fret convenu (art. 1242).

Relativement aux passagers et au prix de passage, les art. 1272 à 1279 du Code argentin reproduisent les art. 629 à 632 du Code brésilien (Voir *supra*, p. 465); il est seulement ajouté : — A défaut de stipulation du prix de passage, il peut être fixé par le tribunal, et, s'il y a nécessité, sur rapport d'experts. — Le passager est considéré comme chargeur, quant aux effets qu'il a à bord; et, comme tel, il est soumis aux droits et obligations du chargeur de marchandises. Le capitaine ne répond du dommage éprouvé par les effets du passager, qu'autant que ce dommage provient de son fait ou de celui de l'équipage, et que les effets ont été mis sous sa garde immédiate.

Chili. — Le Code de commerce chilien définit le contrat d'affrétement et en détermine la nature et l'objet dans les art. 970 à 975.

Le voyage comprend l'aller et retour du navire, à moins que les parties n'en conviennent autrement. — L'affrétement en totalité, ne s'étend pas à la chambre du capitaine ni à l'espace réservé aux gens de l'équipage, aux apparaux et victuailles. — L'affrétement à cueillette est fait sous la condition résolutoire que le fréteur complétera la cargaison du navire par d'autres affrétements dans un délai déterminé, et que, dans ce délai, il complétera au moins les trois quarts de la charge que le navire peut transporter. — L'affrétement d'un navire étranger, contracté dans un des ports de la République, est soumis aux dispositions de la

loi chilienne, en ce qui concerne le déchargement et tout autre acte qui doit être exécuté sur le territoire chilien.

Les art. 976 à 988 se rapportent à la capacité de fréter le navire et à la charte-partie.

Le droit du capitaine de consentir un affrétement par lui-même ou par son second, même sans instructions de l'armateur ou contrairement à celles qu'il a reçues, mais sauf le recours de l'armateur contre le capitaine, est établi comme en droit argentin (Voir *suprà*, Buenos-Ayres, p. 466).

Le contrat d'affrétement doit être fait par écrit avant le chargement, et il ne peut être prouvé par témoins, lorsque le fret excède deux cents *pesos*. La charte-partie est faite par acte public et en présence d'un courtier maritime, ou sous signature privée, et en autant d'exemplaires qu'il y a de contractants; si l'une des parties ne sait pas signer, une autre peut signer pour elle. Si les exemplaires de la charte-partie présentent certaines différences, celui qui est conforme à la copie transcrite sur le registre du courtier maritime fait seule foi. La charte-partie sous signature privée fait foi tant que la signature des parties n'est pas contestée.

La charte-partie doit contenir les mêmes mentions qu'en droit brésilien (Voir *suprà*, p. 455). — Si la contenance du navire déclarée dans la charte-partie excède la contenance réelle, l'affréteur peut soit résilier le contrat, soit exiger la réduction de la somme stipulée pour le fret. Dans l'un et l'autre cas, le fréteur doit indemniser l'affréteur du préjudice qui lui est ainsi causé, à moins que la différence entre la contenance déclarée et la contenance véritable n'excède pas un quarantième, ou que la déclaration faite soit conforme à celle qui est portée sur la matricule. Lorsque la différence est de plus du quarantième, il en est tenu compte pour fixer le montant de l'indemnité. Si la contenance déclarée est inférieure à la contenance réelle, l'affréteur n'est pas tenu de fournir chargement pour la partie qui peut rester vide; et s'il fournit le plein chargement, le fréteur ne peut exiger aucune augmentation de fret. Dans le cas où l'affrétement est ait au tonneau, l'affréteur doit le fret correspondant au nombre de tonneaux dont il fait le chargement. — Le fréteur à cueillette qui s'est engagé à recevoir plus de marchandises que son navire

ne peut en contenir, doit indemniser les chargeurs dont il ne peut prendre les marchandises faute d'espace. — La dissimulation du véritable pavillon, dans la charte-partie, donne à l'affréteur le droit de résilier le contrat; et s'il en résulte la confiscation des marchandises, le fréteur doit indemniser l'affréteur de toutes pertes et dommages. — A défaut de stipulation d'un délai pour le chargement et le déchargement qui doit se faire dans les ports de la République, le délai est de quinze jours courants et consécutifs, qui commencent à courir du jour où le capitaine a prévenu l'affréteur ou son consignataire qu'il était prêt soit à prendre charge, soit à décharger. Pour les navires au cabotage, le délai est de trois jours courants, qui commencent à courir de la date du contrat pour le chargement, et du jour de l'arrivée du navire pour le déchargement. Dans les ports étrangers, le chargement et le déchargement se font, à défaut de convention, dans les délais fixés par les usages locaux. — Les délais de staries et de surestaries qui donnent lieu à une indemnité au profit du fréteur sont réglés suivant les usages locaux, s'il n'y a pas de convention à cet égard.

Les droits et obligations du fréteur font l'objet des art. 989 à 1007.

Le fréteur ne peut transporter les marchandises sur un autre navire que celui désigné dans la charte-partie, à moins qu'ayant frété son navire à cueillette, il n'ait pu compléter les trois quarts de son chargement, ou que, le navire ayant été déclaré innavigable en cours de voyage, il y ait lieu de pourvoir au transbordement sur un autre navire pour l'achèvement du voyage, dans les conditions que nous indiquerons ci-après.

Le fréteur est responsable, envers les chargeurs, du préjudice qu'il leur cause par ses retards à la sortie du navire, en cours de voyage ou au port de décharge. Nous indiquerons ci-après les délais fixés par la loi et après lesquels le fréteur est constitué en retard. Toutefois les dommages-intérêts à raison du retard ne courent contre le fréteur que s'il a été mis par l'affréteur en demeure d'entreprendre le voyage.

Bien que l'affréteur en totalité n'ait pas mis à bord un plein chargement, le fréteur ne peut le compléter en embarquant, sans

son consentement, d'autres marchandises. Mais s'il y consent, le fret des marchandises complémentaires lui appartient, de telle sorte que si le nouvel affrétement est fait à un taux plus élevé, il profite de l'excédant. En tout cas, l'affréteur est tenu de fournir un chargement suffisant pour répondre du fret. Le fréteur autorisé à compléter le chargement ne peut consentir de nouveaux affrétements pour un fret inférieur au taux fixé par l'affréteur, sous peine de répondre de la différence.

A l'égard des effets chargés clandestinement et à l'insu du capitaine, l'art. 995 du Code chilien reproduit la disposition des art. 1230 et 1231 du Code argentin (Voir *suprà*, p. 468).

Lorsque le navire est frété en totalité, le fréteur doit mettre à la voile à la première occasion favorable, dès qu'il a effectué son chargement ou que les délais des staries et surestaries sont expirés. Bien que le chargement ne soit pas complet, il suffit qu'il y ait assez de marchandises garantissant le paiement du fret pour que le fréteur puisse être requis par l'affréteur d'entreprendre le voyage. Si le navire est affrété à cueillette, le fréteur doit entreprendre le voyage huit jours après qu'il a reçu à bord les trois quarts du chargement que peut prendre son navire; et s'il ne lui est pas possible de compléter les trois quarts, il peut fréter pour le transport un autre navire qui ait été visité et déclaré être dans les conditions nécessaires pour le voyage, en prenant à son compte les frais de transbordement et, s'il y a lieu, l'augmentation de fret. S'il ne trouve pas de navire transbordeur, il doit entreprendre le voyage avec le chargement qu'il a à bord, dans les trente jours à partir de celui où il a commencé à prendre charge. Toutefois le fréteur qui n'a pas complété le chargement des trois quarts ne peut substituer un autre navire qu'avec le consentement de tous les chargeurs, et il peut être contraint par eux à mettre à la voile, s'il a réuni les deux tiers de son chargement. La substitution n'est permise, dans l'affrétement en totalité, que si tous les chargeurs y consentent. — Dès que le fréteur à cueillette a reçu une partie de son chargement, il ne peut se refuser à embarquer d'autres marchandises aux mêmes prix et conditions que pour les affrétements antérieurs, à moins qu'il ne trouve un fret plus avantageux. En cas de refus, il ne lui est pas permis de substituer

un autre navire, lors même qu'il n'aurait pas complété le chargement des trois quarts, et il doit mettre à la voile dans le délai légal avec tel chargement qu'il a réalisé. — Après le délai accordé pour la charge ou la décharge du navire et après les délais de staries et de surestaries, le fréteur peut réclamer de l'affréteur qui ne s'est pas présenté pour charger ou décharger, l'indemnité stipulée pour le retard; à défaut de stipulation, cette indemnité est fixée par experts. Si le retard vient de ce que l'affréteur n'a pas fourni les marchandises pour le chargement, le fréteur peut aussi résilier le contrat, en exigeant la moitié du fret. Si c'est le consignataire, au lieu de décharge, qui est en retard de recevoir les marchandises, le fréteur peut faire ordonner par le juge le dépôt des marchandises. Le fréteur exerce les mêmes droits lorsque l'affréteur n'a fourni qu'une partie de son chargement. — Le fréteur qui s'est engagé à prendre charge dans un autre port que celui de l'affrétement et qui n'a pas reçu les marchandises du consignataire dans le délai prescrit, doit en informer l'affréteur et attendre ses instructions; pendant ce temps-là les staries et surestaries continuent à courir. S'il ne reçoit pas d'instructions dans un délai raisonnable, le fréteur est en droit de consentir un nouvel affrétement; et s'il n'en trouve pas ou s'il n'en trouve que pour un chargement insuffisant, il fera, à l'expiration du délai des staries et surestaries, un acte de protestation et retournera au port de sortie. Dans le premier cas, l'affréteur doit payer le fret stipulé; et dans le second, il paie seulement la différence de fret pour le non-chargé.

Le capitaine doit faire ordonner le dépôt judiciaire des marchandises, quand le consignataire n'est pas connu ou qu'il ne se présente pas dans un délai raisonnable (art. 906). Si le capitaine décharge les marchandises sans les compter, les mesurer ou les peser à bord, l'affréteur ou son consignataire peut établir leur identité, nombre, poids et mesure, même par le témoignage des personnes employées au déchargement. — Si l'enveloppe ou les caisses de marchandises présentent des signes extérieurs de manque ou d'avaries, le capitaine, le consignataire ou tout autre intéressé peut requérir la constatation judiciaire et l'estimation du manque et des avaries, avant qu'il ne soit pro-

cédé au déchargement. Si la vérification est demandée par le capitaine, cette formalité ne fait pas obstacle à ce qu'il produise tous moyens de défense. Si les marchandises ont été remises au consignataire sans examen préalable ni protestation, et qu'il n'y ait ni sur le reçu du chargement ni sur le connaissement aucune réserve relative au manque ou aux avaries, le consignataire est en droit de demander la vérification judiciaire, dans les quarante-huit heures à partir du moment où il a pris livraison totale ou partielle. Passé ce délai, il n'est plus recevable à faire aucune réclamation pour manque ou avaries. S'il n'existe pas de signe extérieur du manque ou des avaries, la vérification judiciaire peut néanmoins être valablement faite, encore que les marchandises soient aux mains du consignataire, pourvu qu'elle soit demandée dans les soixante-douze heures du moment de la livraison et que leur identité soit justifiée.

Les droits et obligations de l'affréteur font l'objet des art. 1008 à 1036 du Code chilien.

L'affréteur peut sous-fréter en tout ou en partie, mais à charge de rester responsable de l'exécution du contrat; d'un autre côté, l'affréteur principal transmet au sous-affréteur tous les droits et avantages résultant du contrat.

La vente du navire ne préjudicie en rien aux droits acquis de l'affréteur, et le nouveau propriétaire doit exécuter le contrat d'affrétement, sauf son recours contre le vendeur, s'il en résulte pour lui un préjudice.

En cas d'insuffisance de la contenance du navire affrété à cueillette, pour recevoir tous les chargements, la préférence se règle entre les chargeurs de la même manière qu'en droit brésilien (Voir *suprà*, Brésil, p. 460). L'art 1013 du Code chilien ajoute à l'art. 605 du Code brésilien : L'affréteur qui a chargé le premier, reste en possession de l'emplacement que son chargement occupe dans le navire, quelle que soit la date de son affrétement. — L'affréteur qui ne complète pas son chargement paie le fret du vide pour plein. S'il charge une plus grande quantité de marchandises qu'il n'est convenu, il doit un excédant de fret au taux stipulé dans la charte-partie pour les autres marchandises. — Il ne peut charger des marchandises d'un commerce illicite ni en

charger d'autres que celles désignées en la charte-partie, sous peine de répondre du dommage ainsi causé au fréteur ou aux autres chargeurs. Le chargement de marchandises prohibées, d'accord avec le fréteur, rend celui-ci solidairement responsable avec l'affréteur du préjudice que peuvent subir les autres chargeurs, et cela nonobstant toute convention contraire.

Si, par le fait du chargeur ou de son consignataire, le navire affrété pour l'aller et retour revient sans chargement, le fret entier est dû ainsi que l'indemnité pour le retard dans le chargement.

Lorsque le navire est forcé de faire relâche pour réparations urgentes, les chargeurs doivent attendre trente jours sans pouvoir exiger aucune indemnité, à moins qu'ils ne préfèrent décharger leurs marchandises. Si le déchargement a lieu avant l'expiration des trente jours, le fret entier est dû ; mais, passé ce délai, il n'est dû qu'en proportion de la distance parcourue. Si l'affrétement est fait au mois, l'affréteur ne doit aucun fret pendant le temps des réparations, et il n'y a pas lieu à augmentation de fret, si l'affrétement est fait au voyage. Dans le cas où le navire ne peut être utilement réparé, le capitaine doit en affréter un autre pour son compte et faire effectuer le transport sans augmentation de fret pour les chargeurs ; il est, en outre, de son devoir d'accompagner la cargaison jusqu'au port de destination. S'il ne trouve pas un autre navire transbordeur à une distance de trente kilomètres, il doit faire le dépôt des marchandises pour le compte des chargeurs, en leur en donnant avis, et il n'a droit qu'au fret proportionnel à la distance parcourue. Si, par la mauvaise foi ou la négligence du capitaine, un autre navire n'a pas été affrété pour le transport de la cargaison, les chargeurs peuvent en affréter un pour le compte et sous la responsabilité du fréteur, après interpellation judiciaire dans les quinze jours qui suivent le délai de trente jours accordé pour les réparations. — L'affrétement ainsi contracté par les chargeurs produit ses effets, dès que le capitaine a refusé de faire droit à la sommation. — Le cas où le navire était en état d'innavigabilité lorsqu'il a fait voile, est réglé conformément à l'art. 297 du Code de commerce français.

Avant ou depuis le chargement de tout ou partie de la cargai-

son, l'affréteur peut renoncer à l'affrétement, en payant la moitié du fret convenu ; les frais de déchargement et les dommages que peut causer cette opération sont au compte de l'affréteur. Les mêmes règles s'appliquent quand l'affréteur renonce au voyage de retour. Dans ces divers cas, si l'affrétement est fait au mois, le faux fret que doit payer l'affréteur correspondra à la moitié de la durée probable du voyage, suivant le calcul qui en sera fait par experts. — L'affréteur qui ferait le déchargement avant l'arrivée du navire au port de destination, devrait le fret entier et tous autres frais occasionnés par la relâche.

Dans l'affrétement au mois, le fret court du jour où commence le chargement jusqu'à celui où finit le déchargement au port de consignation ; le mois commencé est compté en entier. Dans l'affrétement pour un temps déterminé, le fret court du jour du contrat. Dans l'affrétement au poids, le fret est calculé sur le poids brut; à défaut d'autre convention, le poids se calcule suivant le système en usage au lieu de décharge.

Le fret est dû : 1° pour les marchandises que le capitaine vend en cours de voyage pour les besoins du navire ; 2° pour les marchandises diminuées ou détériorées par cas fortuit, par vice propre ou par mauvais conditionnement de l'emballage ; 3° pour celles qui ont été jetées à la mer pour le salut commun ; 4° pour celles qui ont augmenté de poids ou de volume, sans avoir égard à cette augmentation. — Le fret n'est pas dû pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par l'ennemi. Dans ces divers cas, l'affréteur peut exiger le remboursement du fret payé par anticipation. — Si les marchandises ont été sauvées ou rachetées, l'affréteur doit le fret jusqu'au lieu du naufrage ou de la prise. Mais le fret est dû en entier, ainsi que la contribution aux avaries, lorsque le navire réparé a continué jusqu'au lieu de destination le transport des marchandises sauvées. Toutefois il n'est dû aucun fret pour les marchandises sauvées en mer ou jetées à la côte, quand le capitrine ou l'équipage n'ont pas contribué au sauvetage.

Le fret est dû à partir du moment où les marchandises sont mises à la disposition du consignataire. — L'affréteur ne peut faire abandon des marchandises saines ou avariées en paiement du fret,

à moins qu'il ne s'agisse de liquides dont les vases auraient perdu plus de la moitié de leur contenu. — Le capitaine ne peut retenir les marchandises à bord pour la garantie du paiement du fret; mais il peut en faire ordonner le dépôt jusqu'à parfait paiement. — Le chapeau est payé au capitaine en même temps que le fret; il est soumis aux mêmes causes de réduction.

Le chargement est affecté par privilége au paiement du fret, du chapeau et de tous frais et indemnités qui peuvent résulter du contrat d'affrétement. Ce privilége doit être exercé dans les trente jours du déchargement, et le fréteur peut requérir la vente judiciaire des marchandises en quantité suffisante pour couvrir ce qui lui est dû. Les marchandises qui, pendant ce délai, ont pu légalement passer en la possession d'un tiers cessent d'être la garantie du privilége, huit jours après que le tiers en a pris possession. Enfin le privilége est éteint après trente jours, et le fréteur n'a plus qu'une créance ordinaire.

Les dispositions relatives à la résolution du contrat d'affrétement se trouvent dans les art 1037 à 1045 du Code chilien.

Outre les cas de résolution ci-dessus énoncés, l'affrétement total ou partiel est résolu, sans indemnité, avant le commencement du voyage, pour les causes suivantes : 1° la prohibition d'exporter du lieu de charge ou d'importer au lieu de décharge tout ou partie des marchandises mentionnées dans la charte-partie, à moins que l'affréteur ne charge d'autres marchandises licites ; 2° l'interdiction de *commerce*, la déclaration de guerre entre la République et la nation à l'un des ports de laquelle le navire est destiné, ou le blocus du port de destination; 3° toute autre cause fortuite ou de force majeure qui empêche le voyage. Si le cas fortuit est imputable à la faute de l'une des parties, il y a lieu à résolution avec indemnité pour la réparation du préjudice. — Si la résolution a lieu par l'une de ces causes depuis que le navire a pris charge, l'affréteur supporte les frais de déchargement, les staries et surestaries et la contribution aux avaries communes qui ont pu survenir. — Si la sortie du navire est empêchée temporairement par le blocus du port, par embargo en vertu d'un ordre supérieur ou par toute autre cause de force majeure, le con-

trat d'affrétement subsiste sans droit à indemnité, et les frais d'entretien et salaires de l'équipage sont répartis comme avaries communes. Dans ces divers cas, l'affréteur peut décharger, mais à condition de recharger ses marchandises ; et s'il ne recharge pas dans le délai accordé à cet effet, il doit les staries et surestaries. — Si la prohibition d'importation ou d'exportation, l'interdiction de commerce ou la déclaration de guerre surviennent pendant le voyage, le capitaine doit se conformer aux instructions qu'il a pu recevoir à cet égard du fréteur ; et soit qu'en obéissant à ces instructions, il fasse relâche au port qui lui a été désigné, soit qu'il retourne au port de départ, il n'a droit qu'au fret d'aller, bien que l'affrétement ait eu lieu pour l'aller et le retour. S'il manque d'instructions, le capitaine doit relâcher dans un port neutre, en attendant soit de nouveaux ordres, soit la fin de l'empêchement, et en rendre immédiatement compte au fréteur. Enfin, s'il ne reçoit pas d'instructions dans un délai raisonnable, il fait ordonner par le juge le dépôt de la cargaison, et même, pour couvrir le fret d'aller qui est seul dû, la vente des marchandises en quantité suffisante. Les frais faits et salaires de l'équipage échus pendant la durée de l'empêchement sont répartis comme avaries communes ; mais les frais de décharge, de dépôt, de vente, sont au compte de l'affréteur.

Si le navire retourne au port de départ, chassé par la tempête ou par la crainte des pirates ou de l'ennemi, et que les chargeurs soient d'accord pour opérer le déchargement total, le fréteur ne peut s'y refuser, mais il a droit d'exiger le fret entier correspondant au voyage d'aller, bien que l'affrétement ait eu lieu pour l'aller et retour. Dans le cas où l'affrétement est fait au mois, les chargeurs paient le fret en raison du nombre de mois que le voyage d'aller aurait duré, à dire d'experts. — Les chargeurs peuvent aussi faire le déchargement total et terminer le voyage, si le navire, par l'une des causes de force majeure indiquées ci-dessus, fait relâche dans un autre port que celui de destination. Mais les chargeurs doivent alors le fret entier pour le voyage d'aller, si le port de relâche se trouve à plus de la moitié de la distance qui existe entre le port de départ et celui de destination,

et la moitié seulement du fret d'aller, si le navire est à une distance moindre.

Lorsque la relâche est nécessitée par le manque de vivres, par suite de l'insuffisance des approvisionnements ou par suite d'avaries causées par l'impéritie du capitaine, les chargeurs ont le droit de résilier le contrat, sans préjudice de l'indemnité pour le dommage qu'ils éprouvent. — Si le navire est arrêté, en cours de voyage, par ordre d'une puissance étrangère, le contrat d'affrétement subsiste ; mais il n'est dû aucun fret pendant la durée de la détention, si le navire est affrété au mois, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, s'il est affrété au voyage. On y applique encore, dans ce cas, les autres dispositions de la loi établies par la loi pour les empêchements temporaires de sortie du navire (Voir *suprà*, p. 477 et 478).

Les dispositions relatives aux passagers et au prix de passage sont contenues dans les art. 1067 à 1083 dn Code chilien.

A défaut de convention entre le capitaine et les passagers, le prix du passage est fixé par le juge qui peut, s'il est nécessaire, provoquer une expertise. — Si le passager meurt avant le commencement du voyage, ses héritiers doivent la moitié du prix convenu pour le passage, sous la déduction des frais de nourriture, lorsqu'ils sont compris dans le prix de passage. Mais si la mort survient pendant le voyage, le prix du passage est dû intégralement. — Aucune augmentation de prix n'est due pour les passagers nés pendant la traversée.

Le passager a droit à la nourriture, sauf convention contraire ; et s'il y a contestation sur la quantité ou la qualité des aliments, le juge de commerce statue, en prenant en considération la quantité et la qualité des aliments consommés par le capitaine et les gens de l'équipage.

Si un passager s'embarque clandestinement, le capitaine procède envers lui de la même manière que pour les marchandises chargées à son insu, en tenant compte toutefois des égards dus aux personnes.

Le passager doit se trouver à bord au jour et à l'heure que le capitaine indique, soit au port de départ, soit dans un port de relâche ; et si, par sa faute, le navire met à la voile sans lui, il

n'en doit pas moins le prix de passage en entier. — Il ne peut, sans la permission du capitaine, céder à un autre son droit de passage.

Le passager doit prêter assistance au capitaine dans toutes les circonstances où le salut du navire l'exige.

Les autres dispositions de la loi chilienne sur cette matière sont conformes à celles de la loi brésilienne. (Voir *suprà*, Brésil, p. 465).

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit, dans les art. 733 à 804, les dispositions de la loi espagnole sur le contrat d'affrétement (Voir *suprà*, Espagne, p. 399).

Amérique centrale. — Mexique. — La législation maritime de ces divers pays reproduit presque identiquement celle de l'Espagne (Voir *suprà*, Espagne, p. 399).

Pays musulmans. — Le commerce maritime de ces pays étant, à l'exception du cabotage, entre les mains des Européens presque exclusivement, les contrats d'affrétement passés en Orient sont soumis au droit commun ou à la loi du lieu où le contrat doit recevoir son exécution.

Chine. — D'après un usage qui a été consacré, du reste, par le tribunal du Havre, le fret des marchandises venant de Chine se règle sans que le capitaine ait droit à une prime pour avaries et chapeau ; cette prime ne serait due que s'il y avait dans la charte-partie ou sur le connaissement une stipulation expresse à cet égard. Ainsi il ne suffirait pas, pour que la prime fût due, qu'on insérât la clause : « avec la prime d'usage », puisque cet usage n'est précisément pas admis pour les navires venant de Chine (Havre, 3 juillet 1866).

Dans le calcul du fret des marchandises venant de ce pays, le picol est évalué à 55 kilogr. brut et 54 net, bien que le rapport exact soit 60 kilogr. 472 pour 100 (Havre, 25 fév. 1865).

CHAPITRE II

DU CONNAISSEMENT.

LÉGISLATION FRANÇAISE.

Le connaissement est la reconnaissance du chargement de la cargaison ; il est pour les transports maritimes ce que la lettre de voiture est pour les transports par terre et dans les eaux intérieures ; il consacre la mise des marchandises à la disposition de celui au profit de qui il est délivré, de telle sorte qu'il lui en attribue la possession. Il est vrai de dire, dans ce sens, que le connaissement est la représentation symbolique des marchandises mêmes et que la remise qui en est faite au destinataire opère translation de possession à son profit, de la même manière que la remise des clefs d'une maison contenant les objets vendus vaut délivrance de ces objets. Le connaissement est un acte bien distinct, comme on le voit, de la charte partie : ainsi tandis que la charte partie a pour objet le louage de navire pour un transport de marchandises, le connaissement, qui a pour objet l'exécution de la charte partie, constate la réception des marchandises par le capitaine pour en faire délivrance à un destinataire désigné.

Nous allons examiner successivement les formes du connaissement, les conditions de sa conformité avec la charte partie, la foi attachée à cet acte, les règles de la transmission du connaissement par endossement et les droits du porteur, et enfin l'obligation du capitaine de

délivrer les marchandises contre remise des connaissements et les conditions de cette délivrance.

§ 1. — Des formes du connaissement et de ses effets.

Aux termes de l'art. 281 du Code de commerce : « Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter. — Il indique le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite, le nom et le domicile du capitaine, le nom et le tonnage du navire, le lieu du départ et celui de la destination. — Il énonce le prix du fret. — Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter. — Le connaissement peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée. »

Art. 282 : « Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins : un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment. — Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement. — Le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées. »

Le connaissement est assujetti au timbre et soumis à un droit fixe d'enregistrement par chaque destinataire.

La loi prescrit autant d'originaux qu'il y a d'intérêts distincts, et il y en a au moins quatre ; mais le capitaine ne peut en refuser un plus grand nombre, s'il en est demandé. Chaque original indique le nombre total des originaux délivrés ; mais l'absence de cette mention n'est pas une cause de nullité. Suivant l'usage, le connaissement du capitaine ne porte que la signature du chargeur, et le connaissement de celui-ci n'est signé que du capi-

taine. Cependant il a été jugé que le connaissement ne faisait preuve du chargement, à l'égard des assureurs, que s'il était signé à la fois du capitaine et du chargeur (Cass., 7 juillet 1829). C'est le chargeur qui doit se présenter chez le capitaine pour la signature du connaissement; le capitaine n'est pas tenu de cette démarche, et il serait même fondé à réclamer des dommages-intérêts du chargeur qui ne se présenterait pas à cet effet dans le délai de la loi. Cependant quelques auteurs pensent que le capitaine est alors tenu de signifier une mise en demeure au chargeur. En cas de refus du capitaine de signer le connaissement, le chargeur peut requérir un jugement qui lui en tienne lieu, et les frais en sont supportés par le capitaine. En règle générale, le délai de vingt-quatre heures pour la signature des connaissements et la production des acquits de marchandises chargées est de rigueur; le retard ouvre une action en indemnité contre la partie qui en est cause.

Le connaissement régulier liant étroitement les parties pour l'exécution du contrat d'affrétement, et contenant la plus grande partie des mentions qui doivent être exprimées dans la charte-partie, peut la suppléer.

Lorsque le connaissement est irrégulier en la forme, il ne peut être invoqué que comme commencement de preuve par écrit; la preuve du chargement peut même se faire, dans ce cas, par le manifeste, les expéditions des douanes, les lettres d'avis du chargeur, le témoignage des gens de l'équipage, et tous autres moyens de preuve dont l'appréciation est abandonnée à la sagesse du tribunal (Nantes, 3 déc. 1857, et 5 juill. 1859).

Il n'est pas nécessaire que le nom du véritable propriétaire des marchandises soit porté au connaissement; une

erreur dans les noms est même sans importance, si la personne est suffisamment désignée. La mention de la qualité des objets à transporter ne s'entend que de celle qui est extérieure et apparente ; car on ne saurait exiger du capitaine la vérification de la qualité spécifique intérieure et non apparente. Cependant la responsabilité du capitaine serait plus étendue si la vérification des caisses et ballots ouverts avait eu lieu en sa présence. L'absence des marques et numéros des objets à transporter, en marge du connaissement, a seulement pour objet d'éviter des fraudes ou des erreurs dont les tribunaux auraient à connaître.

L'omission du taux du fret est plus grave en ce sens que s'il n'est pas fixé par le connaissement, il y a lieu de le faire arbitrer ultérieurement par experts, suivant le taux usuel.

Le connaissement doit être daté, bien que la loi ne le dise pas expressément ; mais on doit décider ainsi en présence de la disposition de l'art. 281, qui exige la signature du connaissement dans les vingt-quatre heures après le chargement. Ainsi il a été jugé qu'un connaissement non daté ou portant une fausse date était nul à l'égard des tiers, et que la preuve du chargement devait se faire par d'autres moyens (Mars., 31 janv. 1823).

Les connaissements étrangers ne sont pas soumis, pour leur validité, aux formes de la loi française ; il suffit que le chargeur et le capitaine aient observé les règles prescrites par la loi étrangère.

Nous avons vu, au chapitre précédent, que le capitaine qui signait une charte partie écrite en langue étrangère devait être assisté d'un interprète, pour la validité de l'acte ; mais la présence de l'interprète n'est pas exigée quand

il s'agit d'un connaissement ainsi écrit en langue étrangère (Mars., 29 mars 1865).

Nous verrons, dans la partie des *Assurances* (Chap. II, *Par quelles personnnes l'assurance peut-elle être contractée ?* § II, 10°), l'obligation spéciale, relative au connaissement, imposée au capitaine qui a contracté une assurance sur marchandises pour son propre compte, et celle qui incombe, dans les mêmes circonstances, aux matelots et aux passagers.

En principe, le connaissement doit être conforme aux stipulations de la charte partie, si les parties ne sont pas toutes d'accord pour les modifier ou y ajouter. Ainsi le capitaine peut refuser d'insérer au connaissement que le fret ne pourra être réclamé avant la délivrance des marchandises, ou qu'il sera dérogé aux usages du port de débarquement, alors que la charte partie ne stipule pas cette dérogation. Il a été jugé, dans le même esprit, que le capitaine n'était pas fondé à insérer des réserves autres que celles qui sont d'usage, relatives, notamment, à des manques ou à des avaries antérieures à la signature du connaissement, alors même que le manque ou l'avarie serait survenue depuis que les marchandises lui auraient été remises pour en faire le chargement (Mars., 21 août 1863). En effet, la responsabilité du capitaine reste entière vis-à-vis du chargeur pour les avaries survenues par sa faute avant la signature du connaissement ; mais c'est seulement du moment de la signature et suivant l'état actuel des marchandises que les droits du destinataire sont déterminés.

Lorsque le connaissement s'en réfère à la charte partie, le capitaine est fondé à réclamer, contre tout tiers porteur du connaissement, l'exécution des clauses de la

charte partie que ce tiers porteur est alors censé connaître ; mais si le connaissement ne contient aucune référence, la charte partie ne peut être invoquée contre le destinataire, porteur du connaissement ; et il ne reste au capitaine que le droit d'agir contre le chargeur pour inexécution du contrat, ou pour réclamation des frais et indemnités dues par lui, mais non mentionnées au connaissement (Nantes, 23 août 1865). Toutefois, si le connaissement contient des termes généraux qui fassent supposer la référence à la charte partie, celle-ci peut être opposée au porteur du connaissement : ainsi, le connaissement portant que le fret sera payé aux conditions de la charte partie, on admet que le capitaine puisse réclamer du porteur les surestaries dues en exécution de la charte partie (Havre, 6 déc. 1864).

Le capitaine ne pouvant rien opposer contre et outre le contenu du connaissement, les conventions particulières intervenues entre le chargeur et lui, mais non insérées au connaissement, restent étrangères au destinataire (Havre, 25 oct. 1862).

On décide, au contraire, que les clauses du connaissement doivent recevoir leur exécution, même lorsqu'elles sont une dérogation à la loi, si telle a paru être l'intention des parties. Ainsi, le connaissement portant que des marchandises chargées sur un bâtiment au petit cabotage devront être sous couverte, le capitaine ne pourrait les placer sur le tillac, en se prévalant de l'art. 229 du Code de commerce qui autorise ce mode de chargement pour le petit cabotage (Mars., 8 déc. 1865).

Quelque strict que soit le lien de droit résultant du connaissement, on n'admettrait pas que le capitaine pût déroger à la charte partie par de simples réserves insérées

au connaissement, alors que l'intention expresse d'y déroger n'aurait pas été manifestée par toutes les parties (Anvers, 7 juill. 1866).

Les principes qui précèdent ont trouvé leur application dans divers cas.

Quand le connaissement s'en référant à la charte partie pour la détermination du taux du fret d'un voyage aller et retour, stipule, d'autre part, que le fret sera payé par le consignataire des marchandises transportées dans le voyage de retour, ce consignataire est tenu, nonobstant les conventions particulières intervenues entre le chargeur et lui, de payer à la fois le fret du voyage de retour et celui du voyage d'aller (Aix, 2 janv., et Havre, 31 août 1866 ; Mars., 22 juin 1858 ; Bord., 21 juill. 1856).

Nous citerons encore un autre cas remarquable dans lequel s'appliquent les principes généraux d'interprétation du connaissement. Il arrive quelquefois que le capitaine abandonne son privilége sur le fret, par suite d'un accord avec l'affréteur, au profit du destinataire, accepteur de traites garanties par le connaissement qui lui confère un gage sur le chargement. On conçoit, en effet, que le destinataire ait intérêt à ne pas être primé par le créancier du fret. Mais comme un fret doit être stipulé, le connaissement mentionne un fret pour ainsi dire nul : « un franc pour tout fret. » Dans ce cas, la clause n'est respectée qu'autant que le destinataire prouve son intérêt à se constituer un gage qui le couvre de ses avances ; car si cet intérêt n'existait pas, il devrait le fret réellement convenu, malgré les termes du connaissement. Enfin, s'il venait à être couvert de ses avances, il aurait également à payer le fret convenu (Mars., 21 mars 1866, et 8 avril 1867).

Le connaissement indique souvent le délai dans lequel

le transport devra être effectué, l'indemnité en cas de retard dans le chargement ou le déchargement et en cas de perte ou d'avarie. Souvent aussi il contient des réserves sur l'état des marchandises, ce qui s'exprime par la formule : « sans approuver » ou « que dit être » ; cette réserve affranchit le capitaine de la responsabilité en cas de perte ou d'avarie, excepté lorsqu'il y a fraude ou négligence ; il reste aussi responsable du nombre des tonneaux ou caisses à lui remis. Le bénéfice de la clause « que dit être » ne pourrait être invoqué par le capitaine qui aurait accepté le mandat de faire les marchés pour composer la cargaison ; car on ne peut se créer à soi-même un titre de libération.

Le chargeur est en droit d'insérer dans le connaissement des réserves pour le retard apporté au chargement par le capitaine ; ces réserves deviennent le fondement de l'action en indemnité. Il y a plus, si le connaissement ne contenait aucune réserve à cet égard et que le chargeur n'eût protesté qu'après le chargement, son action pourrait être déclarée tardive et non recevable.

L'art. 284 du Code de commerce prévoit le cas où il y a diversité entre les originaux d'un connaissement : « En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur, ou de celle de son commissionnaire ; et celui qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine. »

Il en serait de même si le connaissement qui se trouve entre les mains du capitaine était rempli par la main du commis du chargeur, ou si celui qui se trouve entre les mains du chargeur était rempli par le capitaine en

second, ou tout officier du bord en usage d'écrire pour le capitaine. Si la diversité se trouve entre les connaissements remplis par la même main, il suffit que le connaissement qui est au pouvoir du capitaine soit rempli par la main du chargeur pour faire foi ; s'il y avait opposition entre le connaissement présenté par le capitaine et écrit de la main du chargeur, et celui présenté par le chargeur et écrit de la main du capitaine, les tribunaux devraient alors se déterminer d'après les circonstances, les renseignements, les présomptions, et au besoin déférer le serment à la partie dont la cause leur paraîtrait la plus favorable.

La clause marginale non signée, mais qui se trouve reproduite sur les différents originaux, est valable, car on présume que le chargeur, en recevant le titre dans cette forme, en a accepté toutes les clauses écrites.

« Le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, dispose l'art. 283, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs. »

Ce n'est pas seulement entre le capitaine et les chargeurs que le connaissement fait foi, c'est aussi vis-à-vis des tiers ; et à cet égard, le connaissement qui est susceptible d'endossement, participe des caractères de la lettre de voiture, de la lettre de change et du billet à ordre. Ainsi, vis-à-vis des tiers, le connaissement est vraiment translatif de la propriété du chargement au profit du consignataire qui en est porteur, bien que le consignataire puisse n'être que le commissionnaire du chargeur ; mais qu'il ait la qualité de propriétaire ou celle de commissionnaire, le connaissement lui donne le droit de vendre le chargement, et ceux qui traitent avec lui le

font valablement; les conventions particulières intervenues entre le chargeur et le consignataire qu'il aurait commissionné n'enlèvent pas à ce dernier le droit de disposer du chargement; le chargeur a seulement un recours contre lui, s'il a outrepassé son mandat.

Le connaissement non signé du chargeur, et qui ne l'est que du capitaine, fait foi contre l'armateur, lorsque l'existence de l'obligation du capitaine n'est pas contestée. Il y a plus, quand le connaissement a été régulièrement rédigé en quatre originaux, l'allégation de l'armateur qu'il n'a pas reçu du capitaine l'original qui lui était destiné, ne peut prévaloir contre les termes du connaissement.

Le connaissement régulier fait si bien foi que le capitaine qui, par sa signature, s'est obligé à délivrer au destinaire les marchandises qui y sont énoncées, ne serait pas admis à prouver contre le porteur du connaissement qu'il n'aurait pas reçu le chargement par suite d'un fait de force majeure qui aurait empêché l'embarquement, et que le connaissement aurait été imprudemment signé avant le chargement. Le capitaine doit remettre au porteur du connaissement soit les marchandises, soit leur valeur, à moins qu'il ne justifie de la perte par fortune de mer.

La jurisprudence a quelquefois fait plier la rigueur de ce principe devant l'équité. Ainsi il a été admis que les déclarations du connaissement devaient être rectifiées lorsqu'elles étaient contredites par l'évidence, notamment en ce qui concerne le dénombrement erroné des quantités chargées à bord. Il a été aussi jugé que l'omission par le capitaine des surestaries encourues par le chargeur pouvait être réparée, quand il avait été fait une protesta-

tion régulière devant le consul (Nantes, 2 déc. 1857).

Bien que le connaissement fasse foi même contre les tiers, il suffit qu'ils n'aient pas été parties à l'acte pour qu'ils soient admis à le critiquer et à prouver la fausseté ou l'inexactitude.

Un connaissement faux ne crée aucun droit en faveur du commissionnaire qui, sur la foi de ce titre nul, aurait, de bonne foi, fait des avances. Il en est de même du connaissement que le capitaine, par une faute lourde, aurait délivré en double, au profit de deux destinataires différents ; le véritable destinataire devrait être préféré même à l'autre qui aurait fait des avances à titre de commissionnaire. Mais celui-ci aurait un recours contre le capitaine en réparation du dommage causé par sa faute.

Quoique le connaissement fasse foi entre les parties et les assureurs, aux termes de l'art. 283 précité, les assureurs seraient toujours en droit de combattre les fausses énonciations du connaissement par des preuves ou des présomptions graves, précises et concordantes (Cass., 15 fév. 1826). Nous renvoyons sur ce point au Chapitre VI de la partie des *Assurances* (voir *infrà*, Chap. VI, *Des oblig. de l'assuré, de la réticence et de la fausse déclaration*).

Il ne faut pas assimiler au faux, la substitution, de la part d'un commissionnaire de transport intermédiaire, d'un nouveau connaissement au connaissement originaire. Le commisionnaire intermédiaire serait gravement responsable dans ce cas, vis-à-vis du consignataire du chargeur qui aurait fait des avances en se croyant nanti, par la possession du connaissement originaire, d'un gage sérieux et suffisant.

On ne doit attribuer aucun des caractères du connaissement au récépissé des marchandises que signe le capi-

taine en les recevant pour en faire l'embarquement, bien que ce récépissé constate la nature, le nombre et la destination des marchandises. Néanmoins le chargeur qui néglige de faire constater, jour par jour, les marchandises chargées, est censé avoir suivi la foi du capitaine et doit consentir à laisser insérer sur le connaissement, comme étant question litigieuse, les quantités ou les colis non reconnus par le capitaine (Anvers, 5 mars 1864).

En ce qui concerne les connaissements signés par des sous-affréteurs, nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre précédent (voir p. 379).

§ 2. — De la transmission du connaissement par endossement et des droits du porteur.

Aux termes de l'art. 281, le connaissement peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée.

L'endossement doit, pour être régulier, être daté, énoncer le nom de celui à l'ordre de qui il est passé et exprimer la valeur fournie, conformément à l'art. 137 du Code de commerce. L'omission de la valeur fournie assimilerait l'endossement à celui qui serait fait en blanc, et ne vaudrait que comme simple mandat conféré par l'endosseur au preneur. Nous renvoyons, à cet égard, aux principes généraux développés dans notre premier volume (voir *De la lettre de change et des effets de commerce en général*).

L'endossement régulier du connaissement est translatif de la propriété des marchandises qui en forment l'objet et la cause. Le tiers porteur en vertu d'un endossement régulier n'a pas à distinguer si son endosseur est nanti du connaissement comme propriétaire des marchandises ou seulement comme commissionnaire et à charge de

rendre compte à son commettant; dans l'un et l'autre cas, l'endossement régulier suffit pour opérer la translation de propriété. Cependant ce principe généralement admis aujourd'hui par la jurisprudence a été longtemps contesté; il l'a même été par un arrêt de la Cour d'Aix, du 21 mars 1865. Ainsi, d'après ce système, les tiers pourraient rechercher les véritables droits du porteur du connaissement, et ils seraient admis, notamment si le porteur n'avait reçu le connaissement que comme garantie d'une traite acceptée, à réduire ses droits sur les marchandises au montant de la provision nécessaire au paiement de la traite. Suivant la même doctrine, il a été décidé que le tiers porteur du connaissement ne devait être considéré que comme consignataire, s'il était à sa connaissance que son endosseur ne fût lui-même qu'un consignataire (Cass., 13 août 1822). L'ancienne jurisprudence de la Cour de Cassation est allée jusqu'à exiger, pour que l'endossement du connaissement donne au porteur le droit de poursuivre la vente des marchandises, qu'elle ait le caractère d'une remise de place en place, c'est-à-dire que les marchandises soient expédiées au porteur du connaissement d'une autre place; cette condition n'étant pas remplie, la Cour refusait de voir dans l'endossement du connaissement la constitution d'un nantissement conférant privilége (Cass., 28 juin 1826).

Suivant le système qui paraît à peu près consacré, l'endossement régulier d'un connaissement confère au porteur la faculté de disposer des marchandises en les aliénant, soit pour son propre compte, soit comme propriétaire, soit comme commissionnaire exerçant un droit de gage à raison des avances qu'il a pu faire. La justification de l'une ou l'autre de ces qualités peut être exigée

du porteur par le vendeur primitif qui n'aurait pas été payé du chargeur-expéditeur de marchandises. Ainsi lorsque le porteur du connaissement représente une facture signée de l'expéditeur, cette production prouve suffisamment qu'il y a eu revente et fait obstacle à la revendication du vendeur primitif (Rouen, 17 mars 1865). En résumé, pour que l'acheteur porteur du connaissement soit à l'abri de toute revendication de la part de la masse du vendeur failli, il faut cette double condition trop souvent négligée dans la pratique commerciale : la production du connnaissement et celle d'une facture signée de l'expéditeur ; il faut aussi l'absence de fraude et de *collusion*.

A l'égard des tiers, le porteur du connaissement en vertu d'un endossement régulier est considéré, par le fait de la transmission, comme un véritable propriétaire (Cass., 13 janv. 1862). Ce principe produit certaines conséquences d'une rigueur justifiée : ainsi le tiers porteur de bonne foi d'un connaissement à ordre, en vertu d'un endossement régulier, même détourné par suite d'un abus de confiance, a droit, malgré la mauvaise foi de son endosseur, à la propriété de la marchandise en cours de voyage, à l'exclusion du vendeur primitif impayé (Cass., 17 août 1859). Mais si la transmission au tiers porteur était le résultat d'une revente simulée, il y aurait lieu, quoique l'endossement fût régulier en la forme, à admettre le vendeur impayé à demander la résolution de la vente (Mars., 27 fév. 1843).

Le vendeur qui a endossé le connaissement à son acheteur ne peut, en cas de non-paiement et si l'acheteur a négocié le connaissement, exercer l'action en revendication contre le tiers-porteur de bonne foi qu'à la condition de lui rembourser les avances qu'il a pu faire contre la

remise du connaissement (Rouen, 20 mai 1865 ; et Havre 6 juin 1865).

Le connaissement ne peut être transmis à un tiers porteur par endossement que lorsqu'il est à ordre. S'il est fait à personne dénommée, il n'est transmissible que par un acte de cession signifié au capitaine ou accepté par lui. Par le transport ainsi effectué, le cédant ne transfère à son cessionnaire que les droits qu'il peut avoir lui-même : ainsi le vendeur impayé des marchandises opposerait valablement au cessionnaire les droits qu'il aurait contre le cédant, et le cessionnaire ne serait pas fondé à invoquer le privilége qui serait attribué, au contraire, par l'endossement régulier au tiers porteur d'un connaissement à ordre (Cass., 6 déc. 1852).

Le connaissement au porteur est transmissible par la seule tradition volontaire et manuelle au profit de tout porteur de bonne foi ; et cette transmission, qui n'est assujettie à aucune forme, opère translation de la propriété de la marchandise. On considère comme connaissement au porteur celui qui contient invitation de délivrer la marchandise à ordre, mais sans indication du nom du destinataire de la marchandise ; l'endossement en blanc ne change pas la nature de ce connaissement (Cass., 16 juillet 1860).

Nous avons vu plus haut que l'endossement irrégulier ou en blanc ne valait que comme procuration : il en résulte que le porteur ne peut jamais être considéré, vis-à-vis des tiers, comme propriétaire des marchandises ; il n'est qu'un simple réceptionnaire. Par suite, il ne lui serait pas permis de céder le connaissement à un tiers porteur en nantissement pour garantie d'une dette ou d'une obligation qui lui serait personnelle ; et celui qui

aurait accepté le connaissement à ce titre serait forcé de le restituer. En effet, par cela seul qu'il aurait connu la qualité de mandataire de son endosseur, il n'aurait pu accepter de bonne foi le nantissement offert.

L'endossement d'un connaissement, de même que celui de tout autre effet de commerce, souscrit en pays étranger et payable dans le même pays, a la même valeur en France et y produit les même effets que l'endossement fait dans les formes de la loi française (Rouen, 1er *déc.* 1854). Mais si l'effet de commerce doit recevoir son exécution dans un autre pays que celui de sa création, on peut douter si c'est la loi de l'exécution ou celle du *lieu de création*, qui doit déterminer la forme de l'endossement.

Il a été décidé, même à l'égard d'un étranger qui, en vertu de la loi de son pays attribuant à un endossement irrégulier le pouvoir de transférer la propriété, cédait le connaissement en nantissement dans son propre pays, que la cession ainsi faite était nulle dans les conditions suivantes : si l'endossement irrégulier ou en blanc qui lui conférait le mandat avait été fait en France, et si les marchandises portées au connaissement étaient expédiées de France (Cass., 1er mars 1843 ; et Mars., 31 mars 1865).

Cependant le mandat résultant de l'endossement irrégulier ou en blanc doit produire toutes ses conséquences, en tant que mandat, vis-à-vis des tiers. Ainsi lorsque le porteur de cet endossement le transmet à un tiers qui lui fait des avances d'argent, ce tiers porteur est fondé à prétendre qu'il a fait les avances au mandataire comme il les aurait faites au mandant lui-même, et que, la sincérité de sa créance étant justifiée, il ne saurait être primé par le vendeur impayé qui réclamerait les marchandises (Cass., 7 août 1867).

Diverses conséquences se déduisent encore de ce que l'endossement irrégulier ou en blanc est un simple mandat. Ainsi, en cas de faillite de l'endosseur, le porteur, par cela même qu'il n'est qu'un mandataire, n'est plus en droit de disposer du connaissement (Cass., 5 janv. 1864).

Le porteur du connaissement endossé en blanc qui aurait promis d'accepter une traite tirée sur lui par le vendeur des marchandises, et qui aurait laissé protester faute d'acceptation, par suite d'une erreur de nom, par exemple, ne serait pas fondé à réclamer du capitaine la remise des marchandises, si l'expéditeur avait adressé un double connaissement à une autre personne chargée par lui de recevoir les marchandises en consignation. Le porteur du premier connaissement qui serait acheteur, n'aurait alors de recours que contre l'auteur de l'erreur (Anvers, 8 mai 1862).

Le porteur d'un connaissement en blanc qui ne vaut que comme mandat est-il recevable à prouver qu'il n'est pas un mandataire de l'endosseur, mais qu'ayant fourni la valeur du connaissement, il est un véritable propriétaire ? Peut-il, après avoir fourni cette preuve, exercer les droits d'un endosseur régulier ? Cette preuve serait recevable à l'encontre de l'endosseur (Cass., 5 janv. 1864); mais elle ne le serait pas vis-à-vis des tiers (Mars., 19 oct. 1854; Rouen, 17 mars 1865), et notamment vis-à-vis du vendeur impayé des marchandises.

Nous avons à examiner les diverses questions qui se présentent quand la marchandise expédiée est affectée par l'expéditeur qui en fournit le connaissement au paiement d'une traite tirée sur le détenteur de ce connaissement. Dans ce cas, le porteur de la traite est préféré, sur le produit de la marchandise, au tiré détenteur du connaissement.

En effet, le tiré n'est alors qu'un dépositaire de la marchandise, chargé d'en faire l'emploi déterminé ; et il ne lui serait pas permis d'imputer le montant de la traite sur les sommes qui lui seraient dues par l'expéditeur (Mars., 26 avril 1858 ; Aix, 18 déc. 1859). Pour que l'obligation du détenteur du connaissement ait ce caractère, il n'est pas même nécessaire qu'il ait accepté la traite tirée sur lui : il suffit que l'affectation spéciale de la marchandise au paiement de la traite lui ait été dénoncée.

Il peut arriver que le tiré détenteur du connaissement refuse, étant créancier de l'expéditeur, de souscrire à l'affectation spéciale des marchandises au paiement de la traite et qu'il laisse protester faute d'acceptation ; mais alors il n'a aucun droit sur le produit des marchandises, si le porteur de la traite se présente et fait protester à l'échéance. Remarquons que si le porteur ne réclamait pas le paiement à l'échéance, et que le tireur consentît à ce que le détenteur du connaissement s'attribuât le produit des marchandises en déduction de ce qui lui serait dû, le porteur de la traite serait mal fondé à critiquer cette dernière affectation du produit (Aix, 24 fév. 1866).

Le tiré détenteur du connaissement qui, après avoir refusé d'accepter, donne aux marchandises formant provision une autre destination que celle indiquée par l'expéditeur, répond envers le porteur du préjudice qu'il lui a ainsi causé ; il y a plus, si le produit des marchandises avait été affecté indûment au remboursement d'un créancier du tireur, ce créancier serait tenu conjointement avec le tiré (Mars., 2 juill. 1834).

La faillite du tireur ne fait pas obstacle à l'affectation des marchandises au paiement de la traite, lorsque le connaissement a été régulièrement endossé avant les dix

jours, qui ont précédé la cessation des paiements (Cass., 15 déc. 1856). Il a même été jugé que l'endossement du connaissement avec affectation au paiement de la traite emportait à cette fin attribution de la provision, lors même que l'endossement était fait à un jour auquel on a reporté plus tard la faillite du tireur; la masse de la faillite ne serait admise à contester la validité de l'affectation que si elle prouvait la fraude (Bord., 30 janv. 1861). Toutefois, si la provision a été réalisée par le tiré, après la déclaration de faillite ou dans les dix jours qui l'ont précédée, et que le tiré n'ait pas antérieurement pris légalement possession de la provision, les créanciers du failli sont en droit d'exiger que cette provision soit comprise dans l'actif de la faillite (Cass., 24 janv. 1860).

La faillite du tireur empêcherait toute affectation de la provision à une autre fin que le paiement de la traite (Mars., 27 oct. 1859).

Le porteur de traites négociées avec e connaissement et protestees faute d'acceptation, ne peut exiger, à l'arrivée du navire avant l'échéance, que la délivrance des marchandises lui soit faite par le capitaine, par préférence aux consignataires, lorsque ces derniers lui offrent de le désintéresser par l'escompte des traites et le remboursement de ses avances contre la remise du connaissement (Mars., 14 mai 1856).

Que décidera-t-on si plusieurs porteurs de traites se présentent pour prétendre concurremment au produit des marchandises formant provision? L'attribution du produit est alors faite suivant l'ordre des dates d'émission des différentes traites, et non suivant l'ordre des dates de leur échéance (Nîmes, 18 avril 1855; et Rouen, 15 janv. 1857); mais si, parmi ces traites, il s'en trouvait qui ne

fussent pas acceptables, on leur préférerait les traites même émises postérieurement.

Le porteur de la traite au paiement de laquelle les marchandises sont affectées est préféré au vendeur impayé, qui, par suite, ne serait pas admis à exercer la revendication contre lui ; car l'affectation est acquise dès que le connaissement est endossé pour assurer provision à la traite, lors même que le tiré refuserait ultérieurement d'accepter la traite ou de prendre livraison des marchandises (Aix, 7 juill. 1856).

De ce que le consignataire détenteur du connaissement et accepteur de traites n'a de garantie par privilége que sur la valeur de la marchandise qui fait l'objet du connaissement, il faut admettre qu'il est fondé à n'accepter qu'une partie des traites, si leur montant dépasse la valeur du chargement ; et les tiers porteurs des traites non acceptées n'ont aucun privilége en concurrence avec le détenteur du connaissement (Havre, 4 avril 1865).

Lorsque la valeur de la marchandise est affectée comme provision au paiement de la traite, l'accepteur est en droit d'exiger la remise du connaissement ; mais si remise du connaissement ne lui est pas faite au moment même de l'acceptation, il ne doit pas omettre de faire des réserves à cet égard par son acceptation ; car s'il acceptait purement et simplement, il ne serait pas fondé plus tard à exiger du tiers-porteur du connaissement qu'il lui en fût fait remise, surtout si ce dernier n'avait pas d'instructions à cet effet (Havre, 6 juin 1865).

Lorsque la vente d'une cargaison est faite sous la condition que l'acheteur acceptera la traite du vendeur contre remise du connaissement, l'acheteur doit avoir accepté ou payé la traite avant de pouvoir exiger la remise du

connaissement et la délivrance des marchandises. — Même s'il n'a pas accepté parce qu'il a été pratiqué une saisie entre ses mains, il n'est pas admis à faire ordonner le sequestre du chargement.

Quant au porteur d'une traite et d'un connaissement affecté à la garantie de cette traite, qui aurait reçu par un endossement en blanc le mandat de transmettre le connaissement à un tiers contre acceptation de la traite, il ne lui serait pas permis de se prévaloir de cet endossement pour prétendre sur la cargaison un droit de propriété opposable à l'acheteur de cette cargaison, et revendiquer la marchandise vendue.

§ 3. — Du warrant et de sa transmission par endossement.

Nous dirons ici quelques mots du *warrant*, qui présente quelque analogie avec le connaissement. Le warrant, qui n'est autre chose que le récépissé délivré à celui qui dépose des marchandises dans un dock ou un entrepôt, est négociable par endossement de même que le connaissement, et cet endossement est aussi translatif de la propriété des marchandises. Mais, pour que la transmission confère un privilége opposable aux tiers, il est nécessaire, conformément à la loi du 28 mai 1858, que le premier endossement du warrant soit transcrit sur les registres de l'entrepôt qui l'a délivré. En l'absence de cette formalité, le tiers porteur du warrant ne serait pas valablement nanti, et la marchandise déposée pourrait être saisie entre les mains de l'entrepositaire par tout créancier du déposant.

Le simple détenteur du warrant, auquel il n'aurait pas été fait d'endossement régulier, n'aurait pas le droit, en cas de faillite du déposant, de retenir le titre, lors même

qu'il justifierait de certaines avances (Cass., 19 déc. 1865).

L'endossement d'un warrant est nul et ne confère aucun nantissement, s'il a été souscrit dans les dix jours de la cessation de paiement de l'endosseur ou dans l'intervalle de cette cessation au jugement déclaratif de faillite (Cass., 7 mai 1856). Un tel endossement ne pourrait pas non plus être considéré comme constituant un paiement.

§ 4. — De l'obligation du capitaine de délivrer les marchandises contre remise des connaissements.

Cette obligation fait l'objet de l'art. 285 *du Code de* commerce : — « Tout commissionnaire ou consignataire qui aura reçu les marchandises mentionnées dans les connaissements ou chartes-parties, sera tenu d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement. »

Le reçu n'est généralement exigé, dans la pratique commerciale, que quand il y a contestation, relativement à la délivrance des marchandises, entre le capitaine et le destinataire ; du reste, la preuve de la réception peut être faite par tous autres moyens. La remise du reçu sans réserves emportant acceptation de la marchandise par le destinataire, celui-ci agira prudemment en ne signant le reçu qu'après vérification ; en cas de retard dans cette vérification, le capitaine mettrait le consignataire en demeure d'y procéder.

Nous avons déjà expliqué le principe en vertu duquel le connaissement créait un lien de droit entre le capitaine et le destinataire, de telle sorte que le destinataire porteur du connaissement pouvait exiger la délivrance des mar-

chandises et que le capitaine ne pouvait s'affranchir de cette obligation, s'il ne prouvait la perte par force majeure. Le capitaine cesse donc d'être un simple mandataire du chargeur pour la délivrance des marchandises : il s'est obligé envers le destinataire lui-même, par la signature du connaissement, à ne se dessaisir des marchandises qu'entre ses mains ; et il doit faire cette délivrance au destinataire, nonobstant toute opposition du chargeur. Du reste, une simple opposition n'est pas un obstacle à la délivrance : il faut une saisie-arrêt.

S'il n'avait pas été signé de connaissement, le capitaine serait-il autorisé à faire la délivrance au réclamateur qui se présenterait porteur de factures signées du chargeur expéditeur ? Les tribunaux belges se sont partagés sur cette question. — Nous croyons qu'il y aurait un certain danger, de la part du capitaine, à procéder ainsi, sans instructions du chargeur.

Dans le cas où il se présenterait plusieurs réclamateurs porteurs de connaissements ou de traites acceptées avec affectation de la marchandise à titre de provision, le capitaine ne devrait opérer la délivrance qu'entre les mains de celui à qui le tribunal ferait attribution de la marchandise, toutes les parties intéressées présentes ou dûment citées (Havre, 8 juin 1861).

Le reçu provisoire des marchandises, signé par le capitaine ou son second au moment où les marchandises lui sont remises pour être chargées, et avant la signature du connaissement, n'est pas un titre qui investisse le porteur du droit de réclamer la délivrance contre le porteur du connaissement ; ce reçu est considéré même comme tellement nul pour créer un droit à cet égard que, d'après la jurisprudence, le capitaine n'est pas passible de domma-

ges-intérêts pour n'en avoir point fait le retrait (Mars., 6 avril 1865).

L'affréteur serait-il en droit, même après l'envoi du connaissement au destinataire, de dégager le capitaine de son obligation de faire délivrance des marchandises au destinataire et de prendre livraison pour son propre compte, en fournissant caution? La négative n'est pas douteuse. — Néanmoins on ne saurait refuser à l'affréteur le droit de demander le dépôt de la cargaison, jusqu'au règlement définitif de la question de propriété des marchandises.

Le droit de réclamer la délivrance des marchandises à l'encontre du porteur du connaissement ne serait pas plus fondé de la part du syndic de l'affréteur.

C'est au destinataire porteur du connaissement qu'il appartient d'obtenir de la douane le permis de débarquement des marchandises; mais il n'est pas douteux que la production de ce permis ne confère aucun droit sur la marchandise à celui qui n'est pas en même temps porteur du connaissement. Aussi le capitaine serait-il responsable s'il lui faisait délivrance, au lieu de demander le dépôt de la cargaison en mains tierces, jusqu'à ce que le porteur du connaissement se fût fait connaître.

En cas de perte du connaissement, la preuve du chargement pourrait être faite par la déclaration des gens de l'équipage.

Le destinataire peut contester l'obligation de prendre livraison et de payer le fret; mais il faut, pour cela, qu'il n'ait pas levé en douane le permis de débarquement; car il aurait, par ce fait, manifesté son intention de prendre livraison et fait acte de propriétaire, outre qu'il aurait modifié la position de la marchandise, en la soumettant

immédiatement au paiement des droits d'entrée. Le destinataire qui se serait fait cette situation ne serait même plus admis à demander le sequestre de la marchandise ; il devrait en prendre livraison et en payer le fret (Havre, 28 juin 1855).

Le destinataire ne serait pas non plus recevable à refuser la délivrance si, étant acheteur de la marchandise, il avait reçu du chargeur le connaissement et la facture; il n'aurait ce droit que si la marchandise n'était pas conforme à l'échantillon. Le destinataire étant en effet devenu propriétaire par le fait de la réception du connaissement et de la facture, la perte de la marchandise en cours de voyage serait pour son compte ; il suit encore de là qu'il ne serait pas fondé à refuser la traite qui aurait été tirée sur lui en paiement de la marchandise.

Si le destinataire n'acceptait qu'une partie de la cargaison, le capitaine serait autorisé, en vertu de l'art. 305 du Code de commerce, à faire vendre judiciairement la marchandise refusée, jusqu'à concurrence du fret dû pour cette partie de la cargaison (Cass., 29 mars 1854 ; Bord., 10 mars 1857 ; Mars., 21 mars 1862 ; et Havre, 12 janv. 1867). Cependant on trouve quelques jugements qui, admettant l'indivisibilité des marchandises d'un même connaissement, ne reconnaissent pas au capitaine le droit de délivrer partie de la marchandise et de faire vendre le surplus pour le fret restant dû ; cette jurisprudence va jusqu'à rendre le capitaine responsable, vis-à-vis des chargeurs, du remboursement des marchandises à prix de facture (Havre, 8 août 1866 ; et Rouen, 21 août 1867).

En ce qui concerne le droit du destinataire de protester à raison de l'état d'avaries des marchandises, et le rè-

glement de ces avaries, nous renvoyons à ce que nous avons dit au chapitre *du Capitaine* (Voir p. 180) et au chapitre précédent (Voir p. 384 et suiv.).

Mais nous trouvons divers cas dans lesquels le destinataire peut refuser les marchandises et les laisser pour compte du capitaine; il a notamment ce droit quand les colis ont été dénaturés à bord du navire ou que les marques des colis ont été supprimées, à moins qu'il ne soit prouvé que l'effacement des marques provient du vice propre de la marchandise ou de la force majeure (Havre, 16 juin 1866). Le capitaine est-il alors tenu de rembourser au destinataire la valeur des marchandises dénaturées au cours du débarquement ou au cours du prix de vente ? Le tribunal du Havre a prononcé dans deux sens différents dans deux jugements rendus à peu de jours de distance (Havre, 8 mai 1866, pour le règlement au cours de débarquement; et 16 juin suivant, pour le règlement au prix de vente).

Il peut surgir certaines difficultés lorsque le capitaine a fait, pour son propre compte, un chargement de marchandises de même nature que celles des autres chargeurs, et qu'un déficit considérable est constaté par le destinataire, au débarquement. Aussi est-il admis par analogie que l'art. 344 du Code de commerce est applicable dans ce cas : le capitaine aurait donc à prouver l'achat de marchandises pour son propre compte par un connaissement signé de deux des principaux de l'équipage (Mars., 21 fév. 1866).

Si, après le déchargement et la délivrance des quantités portées au connaissement, il se trouvait à bord un excédant des mêmes marchandises, le porteur du connaissement y aurait droit, à moins que le capitaine ne fournît

la preuve que cet excédant aurait été chargé pour son compte; cette preuve doit être faite d'autant plus rigoureusement que le capitaine aurait signé le connaissement avec la clause « que dit être » (Anvers, 30 nov. 1864).

L'armateur répond des engagements résultant d'un connaissement souscrit par le capitaine, conformément aux principes généraux (Voir p. 76); cette responsabilité de l'armateur existe lors même que le connaissement ne porterait pas la signature du chargeur (Cass., 8 nov. 1832). En effet, le chargement effectif est, de la part du chargeur, un acte d'exécution du contrat, qui en prouve suffisamment l'existence.

Toute demande en délivrance des marchandises indiquées au connaissement se prescrit par un an, du jour de l'arrivée du navire, aux termes de l'art. 433; mais cette prescription serait interrompue si le navire, forcé de faire relâche en cours de voyage, avait été déclaré innavigable, et si, par suite, le capitaine avait dû vendre les marchandises et en toucher le prix.

LÉGISLATION ÉTRANGÈRE.

Belgique. — Italie. — Roumanie. — Grèce et îles Ioniennes. — Haïti. — Dans ces divers pays, on observe la loi française, en ce qui concerne le connaissement.

Espagne. — Les formes du connaissement sont les mêmes qu'en droit français; mais le connaissement doit porter, outre l'indication du fret, celle du chapeau qui a été convenu. — Le connaissement qui reste aux mains du capitaine est signé du chargeur. Il est fait en autant d'originaux que le chargeur l'exige. Tous les originaux doivent avoir une même teneur et une même date; chacun d'eux exprime le nombre de ceux qui ont été signés. En cas de diversité entre les connaissements, l'art. 801 du Code espagnol reproduit l'art. 284 du Code français.

Le porteur du connaissement doit le présenter au capitaine avant le commencement du déchargement ; sinon les frais d'emmagasinage sont à son compte, et il doit, en outre, au dépositaire une commission d'un demi pour 100. — Il n'est pas permis au chargeur de changer le destinataire et de délivrer un nouveau connaissement, sans qu'il ait préalablement remis au capitaine tous les connaissements antérieurement signés ; le capitaine qui n'exigerait pas cette restitution serait responsable de la non-délivrance des marchandises, envers le porteur du premier connaissement. Si les connaissements sont perdus, le capitaine doit exiger du chargeur qu'il fournisse caution jusqu'à concurrence de la valeur du chargement, avant de signer de nouveaux connaissements à un autre consignataire. — Si le capitaine meurt ou cesse ses fonctions pendant le chargement et avant la signature des connaissements, le chargeur est en droit d'exiger de son successeur la régularisation des connaissements, d'après la justification du chargé existant à bord ; cette justification incombe au chargeur. Toutefois les frais occasionnés par cette reconnaissance du chargement sont au compte de l'armateur, sauf son recours contre le capitaine dont le congé aurait été motivé par sa faute.

Le connaissement régulier fait pleine foi en justice, tant que la signature n'est pas contestée. — Le capitaine qui aurait imprudemment signé les connaissements avant que le chargement n'eût été réellement effectué, répondrait, envers le destinataire porteur du connaissement, des quantités de marchandises qui y seraient indiquées; et, faute de les représenter, il en devrait la valeur. — Dans les contestations entre le chargeur et le capitaine, il n'est rien admis contre ni outre le connaissement, lequel doit toujours être représenté pour justifier l'action. — La signature du connaissement a pour effet d'annuler tous reçus provisoires constatant les remises partielles de marchandises pour le chargement, et délivrés par le capitaine ou son second.

L'art. 811 du Code espagnol reproduit l'art. 285 du Code français, relativement au reçu des marchandises que le consignataire doit remettre au capitaine, lors du déchargement (art. 799 à 811 du Code de comm. esp.).

Portugal. — Le Code de commerce portugais reproduit, dans les art. 1553 à 1555, les dispositions des art. 281 et 282 du Code de commerce français sur la forme du connaissement. Cependant la loi portugaise n'exige pas du chargeur qu'il remette les acquits des marchandises chargées. L'art. 1558 du Code portugais reproduit encore l'art. 283 du Code français, relativement à la foi attachée au connaissement. — En cas de diversité entre les connaissements, c'est le plus grand nombre d'entre eux reproduisant les mêmes dispositions qui fait foi. — Le capitaine doit délivrer autant de connaissements de même teneur que le chargeur en exige. — L'art. 1557 du Code portugais est conforme à l'art. 511 du Code hollandais, relativement à l'impossibilité pour le chargeur de débarquer les marchandises sans restituer tous les connaissements ou sans fournir caution. — Enfin les art. 1562 à 1566 du Code portugais reproduisent les art. 516 à 520 du Code hollandais, relativement au cas où plusieurs porteurs de connaissements se présentent concurremment, et aussi relativement au dépôt et à la vente judiciaire des marchandises.

Pays-Bas. — Le Code de commerce hollandais reproduit, dans les art. 507 à 509, les dispositions des art. 281 et 282 du Code français, en ce qui concerne la forme du connaissement. Il est seulement ajouté que le connaissement peut porter, à défaut de la signature du chargeur, celle du commissionnaire qui fait l'expédition pour lui. La loi hollandaise n'exige pas du chargeur la remise, après le chargement, des acquits des marchandises chargées. — Le capitaine délivre autant de connaissements de même teneur que le chargeur en exige.

Le chargeur ne peut débarquer les marchandises déjà chargées, sans remettre au capitaine tous les connaissements que celui-ci a pu signer ; et si le chargeur a déjà expédié un ou plusieurs connaissements à son consignataire, il doit fournir caution pour les réclamations que ce destinataire pourrait faire ultérieurement sur les marchandises ; il doit, en outre, payer le fret entier, les frais de déchargement et ceux de réarrimage des autres marchandises (art. 511).

L'art. 512 reproduit l'art. 283 du Code français sur la force probante du connaissement. Mais l'art. 514 dispose : Si le capi-

taine prouve que son navire ne pouvait contenir les quantités de marchandises portées au connaissement, cette preuve prévaut contre les termes du connaissement, vis-à-vis du chargeur; mais le capitaine ne reste pas moins tenu, vis-à-vis du destinataire, de l'indemniser dans le cas où il aurait fait le paiement des quantités énoncées au connaissement, sauf son recours contre le chargeur.

En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui des connaissements qui présente le plus de régularité fait foi de préférence (art. 515).

Si plusieurs porteurs de connaissements se présentent concurremment pour se faire délivrer les mêmes marchandises, celui qui produit un connaissement à personne dénommée est préféré au porteur du connaissement avec ou sans endossement. Si tous les connaissements sont à personne dénommée ou s'ils sont tous à ordre ou au porteur, le juge décide quel est celui à qui la délivrance provisoire doit être faite. Le capitaine ne peut, sans l'autorisation du juge, procéder au déchargement, lorsque plusieurs porteurs de connaissements se présentent en concurrence ou qu'il a été fait une saisie-arrêt entre ses mains. Dans ces deux cas, il doit requérir du tribunal l'autorisation de faire le dépôt des marchandises entre les mains d'une tierce-personne que l'ordonnance désigne, tous droits des parties réservés.

Les intéressés, le dépositaire lui-même peuvent demander au juge l'autorisation de faire vendre les marchandises sujettes à dépérissement, soit par leur nature propre, soit par suite de l'état dans lequel elles se trouvent. Le produit de la vente, déduction faite des frais, est consigné judiciairement. — La saisie pratiquée à la requête d'un tiers ne prive pas le porteur du connaissement du droit de demander le dépôt ou la vente judiciaire des marchandises, sauf le droit du saisissant ou de l'opposant sur le produit de la vente (art. 516 à 520).

Allemagne. — Après l'achèvement de chaque chargement, le capitaine doit remettre sans délai au chargeur, en échange du reçu provisoire qu'il a signé en recevant les marchandises pour les embarquer, un connaissement rédigé en autant d'originaux que le chargeur en demande. — Tous les exemplaires doivent

être conformes quant à la teneur, porter la même date et énoncer le nombre d'exemplaires délivrés. L'exemplaire qui reste aux mains du capitaine doit être signé du chargeur. Outre ces mentions, le connaissement contient les mêmes énonciations qu'en droit français. — Le connaissement est fait à ordre, à moins de stipulation contraire ; le capitaine peut y être désigné comme destinataire.

Si plusieurs détenteurs de connaissements se présentent concurremment, le capitaine ne peut délivrer les marchandises à aucun d'eux ; mais il doit requérir le dépôt judiciaire de la cargaison, et en avertir chacun des détenteurs de connaissements. Le capitaine peut aussi requérir non le dépôt, mais la vente judiciaire des marchandises pour le paiement du fret et des sommes qui peuvent être dues sur ces marchandises ; il doit alors faire constater par acte authentique les motifs qui lui ont fait prendre cette mesure.

Le porteur du connaissement qui justifie de sa qualité acquiert par la possession même du connaissement, s'il est acheteur des marchandises, les mêmes droits de propriété sur la marchandise que si la livraison réelle lui en avait été faite ; et cela, sous la condition que la marchandise ait été effectivement chargée.

Cependant, s'il a été délivré plusieurs exemplaires du connaissement à diverses personnes, celui qui a reçu livraison du capitaine, avant que les autres porteurs de connaissements aient fait valoir leurs droits, se trouve légitimement en possession, sans que les autres puissent prétendre aussi un droit de propriété. — Lorsque le capitaine, en présence de plusieurs détenteurs de connaissements en concurrence, a fait ordonner le dépôt judiciaire, comme il est dit plus haut, le juge règle le différend entre les détenteurs, d'après le principe suivant : la préférence est donnée à celui qui est porteur de l'exemplaire remis par le même cédant antérieurement à tous les autres ; mais la préférence par antériorité de date n'est ainsi accordée au porteur que si le connaissement lui confère le droit de prendre livraison des marchandises. — Le capitaine n'est tenu de livrer les marchandises que contre remise d'un exemplaire du connaissement sur lequel la livraison des marchandises se trouve énoncée.

C'est le connaissement et non la charte partie qui règle les rapports légaux entre le capitaine ou le fréteur et le destinataire des marchandises, de telle sorte que celui-ci peut toujours exiger que la livraison lui soit faite dans les termes du connaissement ; les stipulations de la charte partie non reproduites par le connaissement n'auraient d'effet contre le destinataire qu'autant que le connaissement s'en référerait expressément à la charte partie. Toutefois, si le connaissement ne s'en référait à la charte partie que par la clause « fret suivant charte partie », on n'admettrait pas que les parties eussent voulu s'en référer également à la charte partie pour les stipulations concernant les délais de staries et de surestaries. — C'est la charte partie, au contraire, qui règle les rapports légaux entre le fréteur et l'affréteur.

Le fréteur, étant lié par les termes du connaissement, c'est suivant la désignation exacte qui y est portée que la délivrance des marchandises doit se faire. Toutefois, s'il ne s'agit que de la non-conformité des marchandises et non du poids ou des quantités, la responsabilité du fréteur est limitée à la restitution de la moins-value. — La responsabilité du fréteur à raison de la non-conformité a lieu même si les marchandises ont été remises au capitaine en ballots ou dans des vases clos, toutes les fois que le connaissement ne porte pas la close (contenu inconnu). La responsabilité du fréteur subsiste alors même que l'identité des marchandises livrées et reçues n'est pas contestée, ou que le fréteur la démontre. Mais la responsabilité cesse si le fréteur établit que, malgré toute la diligence du capitaine, il a été impossible à celui-ci de s'assurer de l'inexactitude de la désignation contenue au connaissement. — Si, au contraire, le connaissement porte la clause « contenu inconnu », et que les marchandises soient remises en ballots ou dans des vases clos, le fréteur est dégagé de toute responsabilité en cas de non-conformité, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il a réellement reçu un autre contenu que celui qu'il a livré.

Si le connaissement contient la clause « nombre, mesure ou poids inconnu », et que les marchandises n'aient pas été réellement comptées, mesurées ou pesées en présence du capitaine, le fréteur ne répond aucunement de l'exactitude des énonciations

du connaissement par rapport au nombre, à la mesure ou au poids des marchandises reçues.

Si le fret est stipulé payable suivant le nombre, la mesure ou le poids des marchandises et que le connaissement indique le nombre, la mesure ou le poids, c'est cette indication qui sert de base au calcul du fret, à moins de convention contraire exprimée au connaissement. Cette disposition s'applique lors même que le connaissement ajoute la clause « nombre, mesure, poids inconnus ». En effet, cette clause dégage de toute responsabilité, quant à la délivrance des marchandises au destinataire ; mais elle est sans importance sur le calcul du fret.

Lorsque le connaissement contient la clause « franc de casse » ou « franc de coulage » ou « franc d'avarie » ou toute autre mention équivalente, le fréteur ne répond de la casse, du coulage ou de l'avarie qu'en cas de faute du capitaine ou d'un homme de l'équipage. Si les marchandises sont remises au capitaine dans un état apparent de détérioration ou dans un mauvais conditionnement d'emballage, il doit mentionner ces circonstances sur le connaissement, à peine de responsabilité vis-à-vis du destinataire, lors même que le connaissement exprimerait les réserves indiquées plus haut.

Le chargeur n'est plus en droit, lorsqu'il a reçu les exemplaires du connaissement signés du capitaine, de modifier les instructions portées au connaissement, relativement à la remise des marchandises, à moins qu'il ne restitue tous les exemplaires au capitaine. Si le capitaine signait un second connaissement à l'ordre d'un nouveau destinataire sans avoir préalablement retiré les exemplaires du premier connaissement, il serait responsable, envers le premier destinataire, de la non-délivrance des marchandises.

Si le connaissement est au porteur ou à personne dénommée, le capitaine est tenu, quand le chargeur et le destinataire y consentent tous deux, de délivrer les marchandises à la personne qu'ils indiquent, même si elle ne produit pas un exemplaire du connaissement. Toutefois le capitaine peut exiger, si tous les exemplaires du connaissement ne lui sont pas rendus, qu'il soit fourni caution par le réceptionnaire, à raison des réclamations à

craindre. — Le droit du capitaine d'exiger la remise des connaissements ou une caution suffisante avant de délivrer les marchandises, s'applique même au cas où le contrat d'affrétement est dissous par l'une des causes que nous avons indiquées au chapitre précédent, avant l'arrivée du navire au port de destination.

L'armateur répond des engagements pris par le capitaine dans les limites de son mandat (art. 644 à 663 du Code général allemand).

Autriche. — La législation autrichienne est muette en ce qui concerne le connaissement ; on s'en réfère au droit commun.

Angleterre. — D'après l'usage, le capitaine, en recevant les objets devant composer le chargement, délivre un récépissé d'après lequel le connaissement est ensuite signé entre les parties ; sa responsabilité, à l'égard des marchandises, commence du moment où elles lui sont ainsi remises pour en faire le chargement.

Conformément au droit commun, le connaissement est la base du règlement des droits entre le capitaine et le destinataire. Il contient généralement les mêmes mentions qu'en droit français ; mais il est d'usage d'y ajouter l'énumération des risques de mer à l'égard desquels les parties conviennent d'affranchir le capitaine de la responsabilité légale. Du reste, la loi ne contient aucune prescription sur les mentions essentielles à la validité du connaissement. Il est fait à ordre, au porteur ou à personne dénommée, et il est signé soit du capitaine, soit même de l'agent comptable du navire. Suivant l'usage, le connaissement est rédigé en trois exemplaires dont l'un reste aux mains du capitaine et dont les deux autres sont remis au chargeur. La délivrance des marchandises par le capitaine, sur la remise de l'un des exemplaires qui lui est faite, annule tous autres exemplaires ; c'est ce qu'on exprime ordinairement par la clause : *The one of which being accomplished the others to stand void.*

Le porteur du connaissement a, suivant le droit commun, un droit absolu sur les marchandises, lorsqu'il en paie la valeur ; et cela, lors même que son endosseur ne serait qu'un simple commissionnaire de l'expéditeur. Mais le destinataire qui endosse le connaissement en exprimant sa qualité de mandataire, est présumé

n'avoir conféré au tiers porteur que la qualité de sous-commissionnaire.

Si plusieurs porteurs de connaissements se présentent en concurrence, le capitaine donne la préférence à celui qui justifie qu'il a acquis un droit de propriété sur les marchandises; on s'en rapporte à cet égard à la bonne foi du capitaine.

Les questions de fait qui peuvent être soulevées, relativement à l'exécution des clauses du connaissement, sont déférées au jury qui, en certains cas, ne voit dans les énonciations du connaissement qu'une présomption pouvant, conformément à l'équité, être combattue par la preuve contraire. Ainsi le connaissement constitue contre le capitaine ou son second qui l'a signé la preuve que l'embarquement des marchandises a été opéré, lors même que le chargement n'aurait pas été réellement effectué. Cependant, s'il était prouvé qu'il fût à la connaissance du porteur du connaissement, au moment où il recevait le connaissement, que le chargement n'avait pas eu lieu, il ne serait pas fondé à en réclamer la délivrance.

Le tiers porteur est admis à demander la délivrance des marchandises, lors même que le connaissement lui aurait été cédé ou endossé à une époque où l'endosseur était déjà en état d'insolvabilité ou de faillite. Toutefois, si le tiers porteur était de mauvaise foi et qu'il fût établi qu'il connaissait, au moment où le connaissement lui a été transmis, l'état d'insolvabilité de l'endosseur, on accorderait au chargeur-expéditeur le droit de saisir en transit les marchandises expédiées; le tiers porteur ne serait fondé à s'opposer à la saisie que s'il prouvait qu'il eût déjà fourni la valeur du connaissement. La saisie pratiquée dans ces circonstances a reçu le nom de *stoppage in transitu;* elle peut être faite à la requête du chargeur-expéditeur-vendeur ou de son commissionnaire; mais celui qui serait simplement caution serait sans droit pour la pratiquer. Les conditions pour que ce droit puisse être exercé se résument ainsi: il faut 1° que les marchandises n'aient pas été payées par l'acheteur porteur du connaissement; 2° que le destinataire soit devenu insolvable; 3° que les marchandises soient encore en route (*in transitu*), c'est-à-dire qu'elles soient entre les mains du capitaine ou d'un en-

trepositaire, et non déjà délivrées au destinataire ; 4° que la valeur des marchandises n'ait pas été réellement fournie par le cessionnaire, tiers porteur du connaissement.

Si le connaissement énonçait certaines conditions *dont* l'accomplissement devrait précéder la délivrance des marchandises, il y aurait là une obligation qui lierait le cessionnaire du connaissement aussi bien que l'endosseur.

Lorsque le porteur du connaissement n'est que le mandataire de l'expéditeur, celui-ci est toujours en droit de disposer des marchandises et même d'en changer la destination, tant qu'elles sont à bord du navire.

Nous allons examiner maintenant les obligations du capitaine vis-à-vis du destinataire, quant à la délivrance des marchandises.

Le capitaine, étant tenu de veiller à la conservation des marchandises, répond de tous dommages hormis ceux occasionnés par les cas de force majeure prévus dans le connaissement, comme nous l'avons vu plus haut. Sous la dénomination généralement employée de fortune ou périls de mer, on comprend tous les cas autres que ceux où le dommage est causé par la faute ou l'impéritie du capitaine. L'expression *restraint of the king* s'entend de l'embargo réel, et non de la simple éventualité de cette mesure. Il est pourtant admis que la crainte fondée d'un danger imminent est une cause d'excuse pour le capitaine.

Au lieu de déchargement, la capitaine doit délivrer la marchandise dans l'état où il l'a reçue ; il est tenu d'informer le destinataire de l'arrivée du navire. — A *Londres*, toutes les marchandises doivent être déclarées à la douane dans les huit jours de l'arrivée du navire (Stat. 3 et 4, Guillaume IV, chap. LIX). — Les bâtiments de la Compagnie des Indes doivent décharger leur cargaison au port des Indes orientales ; les autres navires les déchargent aux docks de la Compagnie royale de Londres. — Quant à l'emplacement où doit se faire le déchargement, le capitaine est tenu de se conformer à l'usage du port. — Dès que les marchandises sont mises à quai, à la disposition du destinataire, le capitaine est déchargé de toute responsabilité. Lorsque les marchandises doivent être déchargées sur des gabares, il y a lieu de distinguer si, d'après l'usage de la place, ces frais sont à la

charge du navire ou à celle du destinataire, c'est-à-dire si le destinataire doit recevoir les marchandises à quai ou le long du navire.

Le fret n'est dû que quand les marchandises ont été délivrées ; il n'est pas dû pour les marchandises perdues. Il continue de courir, lorsqu'il est au mois, quand même le navire est arrêté par force majeure. En règle générale le fret n'est dû que lorsque le voyage a été achevé, et il ne l'est pas en cas d'interruption par nécessité de faire radouber le navire ; le fréteur n'y a droit que s'il fait transborder les marchandises. La loi anglaise diffère en cela des autres législations qui allouent au fréteur le fret en proportion du chemin parcouru. Néanmoins le fret serait dû au prorata si le chargeur avait accepté expressément ou tacitement cette condition. L'acceptation est tacite lorsque, d'un commun accord, la délivrance du chargement a été faite dans un port de relâche.

Danemark. — La loi danoise est presque muette sur le connaissement qui est régi par le droit commun et par la doctrine des anciens auteurs, résumée par Pœhls.

Le capitaine délivre au chargeur trois exemplaires du connaissement, qui contiennent la désignation détaillée des objets chargés ; il reste lui-même nanti d'un exemplaire signé du chargeur (chap. II, art. 2 et 19 du Code marit. de 1683).

En cas d'interruption du voyage ou de naufrage, le fret est dû en proportion du chemin parcouru ; il est dû seulement pour les marchandises sauvées (chap. II, art. 1) ; mais, dans ce dernier cas, le chargeur peut se libérer du fret et de la contribution aux avaries communes par l'abandon des marchandises sauvées (chap. IV, art. 6).

Suède. — Le chargeur est tenu de donner au capitaine, dans le délai fixé pour l'embarquement, les documents et renseignements qui concernent son chargement pour que le capitaine puisse prendre toutes les mesures nécessaires.

Lorsque les marchandises sont reçues, pour être chargées, le capitaine ou le pilote doit en donner décharge provisoire jusqu'à ce que le connaissement soit régulièrement établi.

Il est fait de ce connaissement autant d'exemplaires qu'on en a besoin.

Tous les exemplaires doivent être formulés de la même manière, porter la même date, et chacun d'eux doit indiquer le nombre total des exemplaires. Le capitaine les signe tous; l'affréteur signe seulement l'expédition qui reste entre les mains du capitaine.

Le connaissement contient les mêmes mentions qu'en droit français; il exprime, en outre, le jour et le lieu où le connaissement a été délivré. Le connaissement peut être au nom d'une personne déterminée, ou à ordre, ou au porteur. Le capitaine ou le chargeur peuvent être désignés comme porteurs du connaissement ou destinataires.

Le capitaine, arrivé à destination, est tenu de livrer la cargaison à la personne qui, en conformité avec le connaissement, se déclare destinataire de l'envoi et justifie cette prétention. — S'il se présente plusieurs porteurs de connaissements, le capitaine ne doit livrer la cargaison à aucun d'eux: après avoir dressé une protestation dans les formes, il confie les marchandises à la garde d'une personne sûre, choisie à cet effet ou désignée par l'officier de la douane, le bourguemestre, le bailli royal ou son lieutenant. — Lorsque le capitaine a livré la cargaison au destinataire, il faut qu'une expédition au moins du connaissement reste entre ses mains, et que cette expédition porte décharge des marchandises livrées. — Si la cargaison est déchargée dans un lieu autre que le lieu de destination du navire, dans un port de relâche, par exemple, et si le connaissement est au porteur ou au nom d'une personne dénommée, ou à ordre, celui qui prend ainsi livraison des marchandises, que ce soit le chargeur ou le destinataire même, est tenu de laisser entre les mains du capitaine tous les exemplaires du connaissement.

Les droits réciproques du capitaine et de l'affréteur sont déterminés par le traité d'affrétement. Les droits, les obligations du capitaine et du destinataire sont réglés d'après la teneur du connaissement. Toutefois si, dans un cas donné, le connaissement renvoie aux stipulations de la charte-partie, le porteur du connaissement est tenu de se conformer, sous ce rapport, à la lettre de la charte-partie. S'il y a contradiction sous quelque rapport entre la charte-partie et le connaissement, c'est le connaissement qui fait foi.

Le capitaine doit délivrer au porteur du connaissement les marchandises qui y sont mentionnées, sans pouvoir alléguer qu'il n'aurait réellement pas fait le chargement, le connaissement ayant été signé avant qu'il y fut procédé, et le chargement ayant été empêché par force majeure ou toute autre cause ; sa bonne foi ne suffit pas pour le libérer de cette obligation.

S'il s'élève un différend par suite de dissemblance entre les diverses copies du connaissement, c'est au tribunal à décider quelle est l'expédition qui doit être considérée comme valable (art. 94 à 101 du Code marit. suéd.).

Norwège.—Même législation qu'en Danemark (V. *suprà*, p. 517).

Russie. — D'après la loi russe, le connaissement doit indiquer en détail les marchandises chargées à bord; il doit être, à cet égard, en conformité avec le registre sur lequel le pilote inscrit les marchandises qu'il reçoit pour en faire le chargement. — Il en est fait autant d'originaux qu'il y a d'intéressés. L'exemplaire, destiné au capitaine, doit être signé du chargeur et rester entre ses mains jusqu'au chargement et au paiement du fret ; c'est celui qui fait foi en cas de diversité entre les différents exemplaires (art. 736 à 739 du Code de comm. russe).

Le connaissement est à ordre ou à personne dénommée. Lorsqu'il est à ordre, l'endossement exprime si le porteur est propriétaire des marchandises ou s'il n'est que le mandataire du chargeur. La législation russe n'admet les endossements en blanc comme valant procuration qu'autant qu'il y a à cet égard accord des parties, et sous leur propre responsabilité.

Ile de Malte. — Le connaissement, suivant le droit municipal maltais, est fait dans les mêmes formes qu'en droit français ; la coutume maltaise reproduit encore la disposition de l'art. 284 du Code de commerce français, en cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, et celle de l'art 285, relativement au reçu que le capitaine doit exiger du destinataire des marchandises.

Le connaissement est signé soit du capitaine, soit de l'écrivain du navire ; dans les trois jours de l'achèvement du chargement, l'écrivain signe aussi le connaissement des marchandises que le capitaine charge pour son propre compte. Chaque connaissement

est rédigé en trois exemplaires au moins ; mais il est d'usage de signer cinq exemplaires : un pour le chargeur, un pour le consulat, un pour le destinataire, un pour le capitaine et un autre pour l'armateur. La loi n'exige pas sur chaque exemplaire la mention du nombre qui en a été signé; mais le capitaine est tenu d'écrire de sa propre main la quantité de marchandises chargées sur le navire. — Il n'est pas permis au capitaine de mettre à la voile avant que les connaissements n'aient été signés, sous peine de répondre vis-à-vis du chargeur, de tout dommage pouvant survenir aux marchandises, même par force majeure. — Le chargeur, de son côté, doit, dans les vingt-quatre heures de l'achèvement du chargement, remettre au capitaine l'expédition des marchandises, à peine d'indemnité à raison du retard. — Si, au moment où le navire lève l'ancre, des marchandises lui sont envoyées pour compléter le chargement, le capitaine est tenu de différer son départ de trois heures, pour permettre de faire le chargement et d'en rédiger le connaissement.

Le connaissement régulier fait foi entre les intéressés au chargement et entre eux et les assureurs; il a même force authentique, et les intéressés au chargement ont hypothèque sur le navire pour la garantie des obligations du capitaine.

États-Unis. — La législation des États-Unis, en ce qui concerne le connaissement, reproduit les principes de la législation anglaise (Voir *suprà*, Angleterre, p. 514). — Le porteur du connaissement en vertu d'un endossement acquiert la propriété des marchandises, sous la condition que la transmission soit faite de bonne foi.

Brésil. — Le connaissement doit contenir les mêmes mentions qu'en droit français ; il doit, en outre, être daté, et indiquer le taux de la prime, si elle a été stipulée, le lieu et la forme du paiement; enfin il doit être signé du capitaine et du chargeur. — Bien qu'il ait été rédigé une charte-partie, le porteur de connaissement n'est soumis à aucune autre condition ou obligation que celles contenues dans le connaissement, à moins que les parties n'y aient inséré la clause : « Suivant la charte-partie ». — Le capitaine signe autant d'exemplaires du connaissement que le chargeur en exige ; mais ils doivent tous être de la même teneur,

porter la même date, et exprimer le nombre d'exemplaires qui a été signé ; l'un de ces exemplaires reste aux mains du capitaine ; les autres sont remis au chargeur. — Si le capitaine fait un chargement pour son propre compte, le connaissement qui se rapporte à ce chargement est signé des deux principaux officiers ou matelots de l'équipage, et l'un des exemplaires reste aux mains de l'armateur ou du consignataire. — Les connaissements doivent être signés et remis dans les vingt-quatre heures de l'achèvement du chargement, en échange des reçus provisoires, à peine de tous dommages-intérêts à raison du retard contre celui qui y donne lieu (art. 575 à 578 du Code de comm. brésil.).

Que le connaissement soit à ordre ou à personne dénommée, le chargeur ne peut changer le destinataire par de nouveaux connaissements sans remettre au capitaine tous les exemplaires qu'il a signés antérieurement. Le capitaine qui signerait de nouveaux connaissements sans exiger cette remise, serait responsable envers le porteur légitime de l'un de ces connaissements qui justifierait de son droit sur les marchandises. — Si les premiers connaissements sont perdus, le capitaine doit exiger, avant d'en signer de nouveaux, qu'il soit fourni caution par le chargeur jusqu'à concurrence de la valeur du chargement (art. 579 et 580). — Si le capitaine est congédié ou qu'il vienne à cesser ses fonctions avant de mettre à la voile, les chargeurs ont le droit d'exiger de son successeur la régularisation des connaissements signés du premier capitaine, d'après la justification du chargé existant à bord. Le capitaine qui signe les connaissements de son prédécesseur, sans procéder à la vérification du chargement, répond de sa faute, à moins que les chargeurs ne consentent à ce que le capitaine énonce dans le connaissement que la vérification n'a pas été faite. Lorsque le capitaine meurt ou qu'il est congédié sans juste cause, les frais de vérification sont au compte du propriétaire du navire ; mais lorsqu'il a été congédié par suite d'une faute, ces frais sont à sa charge (art. 581).

Si les marchandises remises pour être chargées n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées, et qu'il y ait doute sur les quantités, le capitaine peut insérer dans le connaissement la clause : « poids, nombre ou mesure inconnue » ; et si le chargeur

n'accepte pas cette déclaration, et qu'il y ait lieu de procéder, après le chargement, au compte, pesage ou mesurage, les frais de cette opération sont à la charge de celui qui y a donné lieu. Mais si le chargeur accepte la réserve faite par le capitaine, celui-ci sera seulement tenu de délivrer, au port de décharge, les effets appartenant au chargeur en telle quantité qu'ils se trouvent à bord, sans que le destinataire puisse en exiger davantage, sauf à lui de prouver que la perte est due à la faute du capitaine ou des gens de l'équipage. — Si le capitaine se trouve en présence de plusieurs porteurs des différents exemplaires du connaissement, qui réclament les mêmes marchandises, ou s'il y a sequestre, arrêt ou saisie, il est tenu de demander le dépôt judiciaire pour compte de qui il appartiendra (art. 582 et 583).

Aucune saisie pratiquée par un tiers qui n'est pas porteur d'un des exemplaires du connaissement, ne peut, à moins que le saisissant n'exerce la revendication comme acheteur accepteur des traites tirées en paiement des marchandises, ou comme vendeur impayé, priver le porteur du droit de requérir, en dehors du dépôt, la vente judiciaire des marchandises, sauf au porteur du connaissement ou au tiers revendiquant à faire valoir ses droits sur le produit de la vente (art. 534).

Le capitaine peut requérir le dépôt judiciaire toutes les fois que le porteur du connaissement ne se présente pas pour recevoir les marchandises dès que le chargement est commencé, et aussi dans le cas où le consignataire est absent ou en état de faillite.

Le connaissement régulier fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et au fret, et entre elles et les assureurs, sauf pour ces parties et les propriétaires du navire le droit d'établir la preuve contraire ; au surplus, le connaissement régulier a la force d'un acte authentique. — On peut toujours opposer au porteur du connaissement le faux, la quittance prouvant la libération, la saisie, l'arrêt, le sequestre ou dépôt judiciaire et enfin la perte des effets chargés, lorsqu'elle est due à une cause dont le capitaine n'est pas responsable (art. 585 à 588).

Aucune action n'est recevable entre le capitaine et les chargeurs ou les assureurs, si elle n'est accompagnée de la production

de l'un des exemplaires du connaissement. Il ne peut être suppléé au connaissement par la production des reçus provisoires des effets chargés, à moins que le chargeur ne prouve qu'il a fait diligence pour obtenir du capitaine la remise du connaissement, mais que le navire a mis à la voile sans que le capitaine ait rempli cette obligation ; il faut, en outre, que le chargeur ait fait à cet égard des protestations utiles, dans les trois jours du départ du navire, et que ces protestations aient été signifiées à l'armateur ou au consignataire ou à toute autre personne intéressée, ou, à défaut de ces significations, que les protestations aient été publiées dans les journaux. S'il s'agit d'une assurance et que le différend ait trait à la perte survenue par fortune de mer au port de chargement, il y a lieu de rechercher si le dommage ou la perte est survenue avant que le connaissement ait pu être signé (art. 589).

Buenos-Ayres. — Les art. 1194 à 1197 du Code de commerce argentin reproduisent les art. 575 à 578 du Code brésilien sur les formes du connaissement (Voir *suprà*, p. 520).

Aucun capitaine ne peut signer de connaissements avant d'avoir retiré les reçus provisoires des marchandises chargées. Faute par lui de ce faire, il est civilement responsable du dommage que peut causer sa négligence ; il pourrait même être poursuivi comme complice de la fraude du chargeur, s'il signait des connaissements avant d'avoir pris charge. — Le connaissement régulier fait foi entre toutes les personnes intéressées au chargement et au fret, et entre elles et les assureurs ; mais la preuve contraire leur est réservée ainsi qu'aux propriétaires du navire. — Si les divers exemplaires d'un même connaissement présentent des différences, la préférence est accordée à celui qui est fait dans la forme la plus régulière ; et si les différences portent sur des points essentiels, elles sont réglées d'après les preuves que fournissent les parties intéressées. — L'endossement d'un connaissement à ordre transfère au tiers porteur tous les droits et actions sur le chargement qui appartenaient à l'endosseur. — Le porteur du connaissement doit le présenter au capitaine, avant qu'il ne soit procédé au déchargement, pour obtenir la délivrance des marchandises ; à défaut de cette présentation, le por-

teur supporte tous les frais du dépôt judiciaire (art. 1198 à 1202).

Les art. 1203 et 1204 du Code argentin reproduisent les art. 579 et 580 du Code brésilien, sur la restitution par le chargeur des exemplaires du connaissement déjà signés, lorsqu'il veut en signer de nouveaux pour un autre destinataire.

Si le capitaine est congédié ou qu'il cesse ses fonctions avant de mettre à la voile, les chargeurs peuvent exiger de son successeur la régularisation par la signature des connaissements déjà signés du premier capitaine, en justifiant que le chargement existe à bord. Le nouveau capitaine qui ne ferait pas la vérification serait tenu de délivrer les effets que le chargeur justifierait avoir mis à bord ; et le chargeur aurait à cet effet un recours contre l'armateur, sauf le recours de celui-ci contre l'ancien capitaine ou celui qui le représentait à bord. Le capitaine qui signe les connaissements de son prédécesseur, sans avoir fait la vérification, répond de sa faute, à moins que les chargeurs ne consentent à ce que le capitaine mentionne dans le connaissement qu'il n'a pas reconnu le chargement. Les frais de vérification sont au compte de l'armateur, en cas de mort du capitaine ou s'il a été congédié sans motif légitime ; ils sont à la charge du capitaine, s'il a été congédié par son fait.

Les art. 1206 à 1209 du Code argentin reproduisent les art. 582 à 584 du Code brésilien sur les effets de la clause « poids, nombre ou mesure inconnue », quant à la délivrance des marchandises, et sur l'obligation du capitaine de faire le dépôt en cas de saisie ou si plusieurs porteurs de connaissements se présentent en concurrence.

Le connaissement fait foi comme s'il était rédigé dans la forme authentique, toutes les fois que la signature n'est pas contestée. Le capitaine ne serait pas admis à prouver qu'il aurait signé des connaissements avant d'avoir fait chargement, en toute confiance et sous la promesse que les marchandises portées au connaissement lui seraient remises. — Mais le capitaine a toujours le droit de prouver que son navire ne peut contenir les quantités de marchandises portées au connaissement. A défaut de cette preuve, le capitaine est tenu d'indemniser les consignataires qui, sur la foi des mentions contenues dans le connaissement, paient au char-

geur un prix supérieur à celui qui était réellement dû, sauf le recours du capitaine contre le chargeur. Cette indemnité ne peut être mise au compte de l'armateur (art. 1210).

L'art. 1211 du Code argentin est conforme à l'art. 589 du Code brésilien, sur la nécessité de produire le connaissement pour que l'action entre les intéressés soit recevable.

En délivrant les marchandises, le capitaine doit se faire remettre le connaissement et exiger le reçu des marchandises sur l'un des exemplaires. Le consignataire en retard de prendre livraison répond du préjudice qui en résulte (art. 1212).

Chili. — Les formes du connaissement sont les mêmes qu'en droit français ; il doit être daté ; de même qu'en droit français, il est rédigé en quatre exemplaires dont chacun porte un numéro d'ordre et indique le nombre de ceux qui ont été délivrés ; le capitaine en délivre autant que le chargeur l'exige. Le chargeur doit présenter les connaissements au capitaine et celui-ci doit les signer dans les vingt-quatre heures de l'achèvement du chargement ; l'exemplaire destiné au chargeur est écrit de la main du capitaine. Si le capitaine est parent du chargeur au degré prohibé pour la délivrance des attestations, les connaissements sont signés des deux principaux officiers de l'équipage. — Le connaissement peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée ; s'il est à personne dénommée, il se transmet par un acte de cession signifié au capitaine ; s'il est au porteur, la tradition suffit. — Le fréteur peut opposer au cessionnaire toutes les exceptions dérivant du contrat d'affrétement qu'il pourrait opposer au cédant.

Le capitaine qui prend chargement sans constater les quantités, peut se décharger de toute responsabilité à cet égard par la clause « poids, nombre ou mesure inconnue », sauf le droit des chargeurs d'exiger la vérification en présence du capitaine et eux dûment appelés. A défaut de cette clause, le capitaine répond des quantités portées au connaissement ; il répond même des avaries survenues aux effets enfermés dans des barriques, caisses ou ballots, quand l'ouverture en a été faite sans nécessité pendant le voyage.

Les chargeurs ne peuvent débarquer leurs marchandises ni

changer le nom du destinataire, sans restituer au capitaine tous les exemplaires du connaissement qu'il a pu signer. S'il signe de nouveaux connaissements sans faire ce retrait, le capitaine est responsable, envers le porteur du premier connaissement, de la délivrance des marchandises. Le chargeur qui veut débarquer ses marchandises et qui ne peut rapporter tous les exemplaires du connaissement, doit fournir caution au capitaine pour la valeur intégrale du chargement ; à défaut de caution, le capitaine ne pourrait être contraint à délivrer les marchandises ni à signer un nouveau connaissement pour un autre destinataire (art. 1046 à 1054 du Code de comm. chilien).

L'art. 1055 du Code chilien reproduit la disposition de l'art. 581 du Code brésilien, en ce qui concerne la vérification du chargement, en cas de remplacement du capitaine (Voir *suprà*, Brésil, p. 521).

Le porteur du connaissement doit le présenter au capitaine avant le déchargement, pour que les marchandises lui soient délivrées ; et s'il néglige de le faire, les frais d'emmagasinage et de dépôt sont à son compte.

Les clauses de la charte-partie non insérées au connaissement ne sont pas opposables au porteur, à moins que le connaissement ne se réfère à la charte-partie.

En même temps que le consignataire remet le connaissement au capitaine pour prendre livraison, il lui donne un reçu des marchandises sur l'un des exemplaires. Il répond du dommage causé au capitaine par le retard à prendre livraison ; mais l'*indemnité* n'est pas due si ce retard est causé par la nécessité de vérifier l'état des marchandises.

Le capitaine ne doit pas délivrer les marchandises quand plusieurs porteurs de connaissements se présentent concurremment pour prendre possession des mêmes effets. Mais il doit faire ordonner par le juge le dépôt de la cargaison, et en informer les intéressés. Ceux-ci et le dépositaire lui-même doivent requérir la vente des objets qui, en raison de leur nature ou de leur état, sont exposés à se détériorer. Le produit de la vente, déduction faite des frais de licitation et de dépôt, est consigné judiciairement.

Les connaissements réguliers font foi entre les parties intéressées au chargement, et entre celles-ci et les assureurs, sauf la preuve de fraude ou de collusion.

Si les divers exemplaires d'un même connaissement ne sont pas conformes dans leur teneur, la préférence est due à celui qui est présenté par le capitaine, pourvu qu'il soit écrit en entier ou approuvé de la main même du chargeur ou de son correspondant chargé de l'expédition; elle est due encore au texte de l'exemplaire présenté par le chargeur, s'il est signé ou approuvé par le capitaine. Si les exemplaires produits présentent tous les conditions que nous indiquons et qu'ils émanent du capitaine ou du chargeur, les points sur lesquels portent les différences sont réglés par tous autres moyens de preuve.

A défaut de charte-partie, les conditions du contrat d'affrétement sont réglées suivant les termes du connaissement; et si l'une des clauses de la charte-partie offre des doutes, l'interprétation se fait par le connaissement.

Le connaissement annule les reçus provisoires d'une date antérieure que le capitaine ou son second a pu délivrer au chargeur.

On ne peut admettre en faveur du capitaine l'exception tirée de ce qu'il aurait signé le connaissement avant le chargement, sur l'assurance donnée par le chargeur que les marchandises lui seraient remises ultérieurement pour faire le chargement.

Les actions entre le capitaine et le chargeur ne sont recevables que si elles s'appuient sur la production du connaissement (art. 1056 à 1066).

Pérou. — Le Code de commerce péruvien reproduit, dans les art. 799 à 811, les dispositions du Code espagnol sur le connaissement (Voir *suprà*, Espagne, p. 507).

Amérique centrale. — **Mexique.** — Même législation qu'en Espagne (Voir *suprà*, Espagne, p. 507).

Pays musulmans. — La législation de ces pays est muette sur la matière qui nous occupe; et dans tous les cas où le contrat d'affrétement doit recevoir son exécution dans le Levant, les consuls appliquent le droit commun. Nous trouvons cependant quelques usages locaux. Ainsi il est admis dans les parages du Levant, et particulièrement sur les côtes de Syrie, que le capitaine

signe les connaissements avant d'avoir reçu à bord toutes les marchandises devant composer le chargement, pourvu que le solde se trouve le long du bâtiment ou sur des alléges. Or, il a été jugé que le capitaine qui s'est conformé à cet usage n'est pas responsable vis-à-vis des destinataires qui, sur la foi de ces connaissements, ont acheté le chargement et accepté des traites en paiement, croyant que les marchandises avaient été expédiées à une date antérieure à leur départ effectif (Anvers, 12 mai et 2 août 1864).